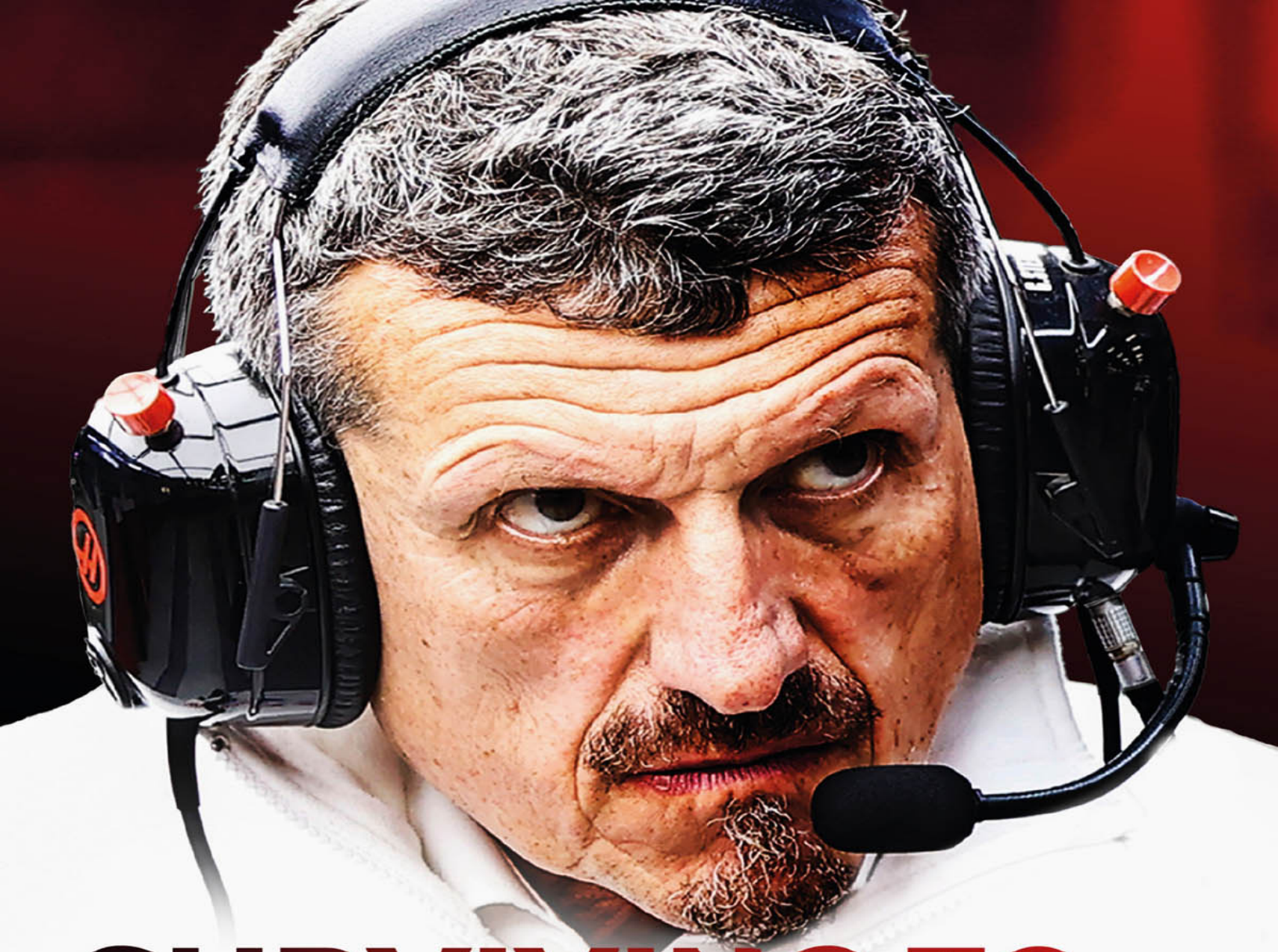

SURVIVING TO DRIVE

EIN JAHR IN DER FORMEL 1

GÜNTHER STEINER

MIT EINEM VORWORT VON **STEFANO DOMENICALI**

Originalausgabe

TRANSWORLD PUBLISHERS
Penguin Random House, One Embassy Gardens, 8 Viaduct Gardens, London SW11 7BW
www.penguin.co.uk

Transworld is part of the Penguin Random House group of companies whose addresses can be found at global.penguinrandomhouse.com

First published in Great Britain in 2023 by Bantam
an imprint of Transworld Publishers

Copyright © Günther Steiner 2023

Günther Steiner has asserted his right under the Copyright, Designs and Patents Act 1988 to be identified as the author of this work.

A CIP catalogue record for this book is available from the British Library.
ISBNs 9781787636279 (cased)
9781787636286 (tpb)

Deutsche Erstausgabe

© egoth Verlag GmbH
Alle Rechte vorbehalten. Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Rechteinhabers.
ISBN: 978-3-903376-54-0
eISBN: 978-3-903376-74-8
Upper: upped by @surgicalremnants
Kleines eBook Liste - Bitte Suche benutzen!

Übersetzung und Lektorat: Christina Leitner
Coverbild: Design Anthony Maddock/TW; Fotos: ©Team Haas
Alle anderen Bilder: Siehe Bildverzeichnis auf Seite 271.

Wir haben versucht, die Rechteinhaber der Photos zu ermitteln. Falls wir jemanden übersehen haben sollten, bitten wir den Rechteinhaber sich beim Verlag zu melden um in zukünftige Auflagen angeführt zu werden.

Grafische Gestaltung: Clemens Toscani
Printed in the EU

Gesamtherstellung:
egoth Verlag GmbH
Untere Weißgerberstr. 63/12
1030 Wien
Österreich

GÜNTHER STEINER

SURVIVING TO DRIVE

EIN JAHR IN DER FORMEL 1

MIT EINEM VORWORT VON **STEFANO DOMENICALI**

Inhalt

VORWORT VON STEFANO DOMENICALI

NEBENSAISON

VORSAISON

TESTING

VORSAISON

TESTING

NEUE SAISON

SOMMERPAUSE

DIE SAISON GEHT WEITER

SAISONFINALE

DANKSAGUNGEN
BILDNACHWEISE
ÜBER DEN AUTOR

VORWORT

VON STEFANO DOMENICALI

Günther Steiner ist zweifelsohne einer der einzigartigsten Menschen, deren Bekanntschaft ich machen durfte. Nicht nur im Motorsport, sondern ganz generell. Gnadenlos ehrlich, alarmierend direkt, bisweilen unglaublich stur, ungewöhnlich verlässlich, mitunter inspirierend, ständig unterhaltsam und, solange keine Kinder anwesend sind, ohne Filter. Sogar die Art und Weise, wie Günther spricht, ist einzigartig. Oder kennen Sie irgendjemanden, der klingt, wie Günther Steiner? Ich nicht.

Zum ersten Mal habe ich Günther vor 22 Jahren getroffen, als er für Niki Lauda im Formel-1-Team von Jaguar arbeitete. Ich erinnere mich, dass ich mir nach unserem ersten Treffen dachte, *wow, wo in aller Welt kommt dieser Typ denn her*? Als ich dann erfuhr, dass Günther in der italienischen Stadt Meran, nahe der österreichisch-italienischen Grenze, geboren und aufgewachsen war und einige Jahre lang im Rallye-Bereich gearbeitet hatte, bevor er zu Niki stieß, machte alles Sinn. Menschen, die im Rallye-Bereich arbeiten, nehmen sich ebenso wie solche, die aus Italien kommen, selten ein Blatt vor den Mund. Er war und ist immer noch ein Produkt seiner Herkunft sowie seiner Umgebung.

Richtig kennengelernt habe ich ihn aber erst Jahre später, als er mich bei Ferrari ansprach. Er hatte den Traum, ein US-amerikanisches Formel 1-Team zusammenzustellen und wollte dafür meine Unterstützung. Günther wird die Geschichte selbst erzählen, aber was ich schon vorwegnehmen möchte, ist, dass seine Leidenschaft für das Projekt und sein Wissen in Sachen Formel 1 und Motorsport ein wesentlicher Grund dafür waren, dass

ich ihm diese Unterstützung zugesagt habe. Sein Konzept war natürlich der Grundstein für das Haas F1-Team und auch wenn ich in meiner Position als CEO der Formel 1-Gruppe offensichtlich voreingenommen bin, bin ich dennoch stolz auf die Rolle, die ich in der Verwirklichung dieses Traums und des Teams gespielt habe.

Nachdem wir eine geschäftliche Beziehung etabliert hatten, entwickelte sich zwischen Günther und mir auch eine persönliche Freundschaft – eine Freundschaft, die über die Jahre gewachsen ist und die wir beide, denke ich, wirklich schätzen.

Eine Frage, die mir hin und wieder gestellt wird, ist, ob ich mir jemals hätte vorstellen können, dass *Drive to Survive* meinen Freund von einem mehr oder weniger anonymen, wenn auch respektierten, Teamchef zu einem Superstar machen würde. Die Wahrheit ist: Auch wenn ich Günther als Freund sehr schätze, hätte ich mir nie träumen lassen, welchen Einfluss er mit seiner Persönlichkeit und seinem Charakter auf die Öffentlichkeit – oder, wenn wir schon dabei sind, den Sport – haben würde. Hätte ich es geahnt, hätte ich alle anderen vorwarnen können! Tatsache ist: Die Show hat ein Monster hervorgebracht. Ein Monster, das offenbar die halbe Welt in Entzücken versetzt und das einer Naturgewalt gleich dafür sorgt, dass sich die Dinge in unserem Sport zum Besseren wenden.

Als es offensichtlich wurde, dass Günther sich zu einem echten Publikumsliebling entwickeln würde, gab ich ihm einen einzigen Ratschlag, und zwar jenen, so zu bleiben, wie er war. „Ändere dich nie, Günther“, sagte ich. „Bleib immer so, wie du bist.“ Zum Glück hat er sich das zu Herzen genommen.

Ich hoffe, Sie haben Spaß mit diesem Buch!

Stefano Domenicali
London, Januar 2023

NEBENSAISON

Montag, 13. Dezember 2021 – Yas Marina Circuit, Yas Island, Abu Dhabi

Es wird vermutlich nicht viele Menschen überraschen, dass ich mein Buch mit einem Kraftausdruck beginne, aber ich kann einfach nur sagen: „Wie gut, dass diese Saison vorbei ist. Thank fok!“ Sie war ein Alptraum vom Anfang bis zum Ende. Ich trinke normalerweise nicht sehr viel, aber dieses Jahr hätte nicht viel gefehlt, dass ich meine Karriere gewechselt hätte und zum professionellen Trinker geworden wäre. An einem mit Whisky gefüllten Tropf zu hängen war manchmal genau das, was ich am ehesten gebraucht hätte.

Dabei war es nicht einmal nur dieses Jahr. Der ganze Mist ging schon viel früher los, vermutlich Anfang 2020, als wir in Melbourne raus gekickt wurden. Wir dachten, dass wir in spätestens zwei Wochen wieder im Rennen sein würden, aber stattdessen lagen lange Monate der Ungewissheit vor uns. Werden wir überleben? Werden wir überhaupt jemals wieder Rennen fahren? Niemand wusste Bescheid. Es ist kein Geheimnis, dass es bis zu vier Teams gab, die zu dieser Zeit dem Untergang geweiht waren, unseres inklusive. Pete Crolla, unser Teammanager, hatte zwei bis drei Treffen pro Woche mit der FIA und Formel 1 und während er Gene Haas und mich ständig auf dem Laufenden hielt, versuchten wir, das Schiff auf Kurs zu halten. Sogar der Sport selbst war eine Zeitlang bedroht, da wir nicht wussten, wie lange die Pandemie dauern würde. Würden es drei Monate sein? Drei Jahre? Drei Generationen?

Schlussendlich war es so, dass die Formel 1 rund 90 Tage lang mehr oder weniger außer Gefecht gesetzt war. Ziemlich unglaublich, wenn man sich das genau überlegt, vor allem, wenn man bedenkt, dass dieser Sport von der Progression – also vom Gegenteil des Stillstands – lebt. Die einzige Zeit, in der so gut wie nichts passiert, ist während der Sommerpause und über Weihnachten. Doch selbst dann drehen sich die Räder im Hintergrund weiter. Räder wie ich. Denken Sie etwa, dass ich im Sommer und über Weihnachten abschalte? Machen Sie sich nicht lächerlich! Ich habe Arbeit zu erledigen. Diese 90 Tage aber, die waren ziemlich beschissen.

Die Formel 1 hat während dieser 90 Tage allerdings auch etwas richtig gemacht und in dem Glauben, dass sich die Lage irgendwann verbessern würde, einfach so gut es ging weitergemacht. Damit konnten wir sicherstellen, dass wir startbereit sein würden, sobald die Lage sich entspannt hätte und Rennen wieder möglich wären. Jede Menge Leute arbeiteten hart an diesem Ziel, auch wenn es ein großes Risiko war. Man kann einen Motor schließlich nicht endlos in Betrieb halten – irgendwann wird der Sprit knapp oder es geht sonst etwas schief. Kurzum: Es war eine unsichere Zeit.

Als Team mussten wir viele Umstrukturierungen vornehmen, um das Getriebe am Laufen zu halten. Es war also nicht so, dass wir in der Hoffnung auf bessere Tage einfach weitermachen konnten wie gehabt. Niemand konnte das. Ein Element, das sich die FIA und die Formel 1 als Bestandteil des „Return to Racing“-Programms ausgedacht hatten, war es, die bestehenden Vorschriften und Bestimmungen beizubehalten. Anstatt ein brandneues Konzept für die Folgesaison zu entwerfen, waren wir gezwungen, an der Weiterentwicklung der bestehenden Fahrzeuge zu arbeiten. Aus Gründen, auf die ich bald näher eingehen werde, war unser 2020er-Bolide alles andere als großartig, daher trafen wir die Entscheidung, ihn mehr oder weniger im Ist-Zustand wiederzuverwenden anstatt für den Rest des Jahres 2020 und auch 2021 weiter an seiner Entwicklung zu arbeiten, denn das wäre einem Haufen Mist gleichkommen, wenn ich das so ganz frei heraus sagen darf. Stattdessen wollten wir uns mit dem Entwurf eines neuen Fahrzeugkonzepts ins Zeug legen, sobald die neuen Vorschriften und Reglements in Kraft treten würden.

Ich muss hier Gene Anerkennung zollen, denn er hätte ganz einfach einen anderen Standpunkt einnehmen können. Ich glaube, angesichts der Unsicherheit, mit der sich unser Sport nach wie vor konfrontiert sah, hätten das viele andere in seiner Situation wahrscheinlich auch gemacht. Selbst, als wir wieder die ersten Rennen fuhren, wusste niemand, wie lange diese Phase anhalten würde. Jeden Tag lasen wir über neue Covid-Varianten und so waren wir nie ganz unbeschwert und gelassen.

In all meinen Jahren im Motorsport war die Entscheidung, die Saison 2021 abzusagen, die schwierigste, an der ich je beteiligt war. Wir zeichnen uns alle durch einen angeborenen Wettkampfgeist aus und Stillstand ist das genaue Gegenteil all dessen, wofür wir stehen und woran wir glauben. Jedes einzelne Rennwochenende war für das Team wie eine Abwärtsspirale. Bei der Ankunft am Ring versuchten alle stets, zuversichtlich zu sein, aber die Stimmung brach über das Wochenende immer unweigerlich ein „Was machen wir hier eigentlich überhaupt?", sagten sie. „Das ist doch Scheiße!" Meine vorrangige Aufgabe während dieser Saison war es, das Team immer wieder daran zu erinnern, warum genau wir taten, was wir taten und dass wir eines Tages wieder Licht am Ende des Tunnels sehen würden. Oder sollte ich eher sagen, am Ende des Windkanals? Ich kann ein echter Komiker sein, ob Sie es glauben oder nicht.

„Hört zu, Jungs, es werden wieder bessere Zeiten kommen", trichterte ich ihnen wieder und wieder ein. „Daran müsst ihr einfach glauben." Das haben sie zum Glück gemacht – sie haben den Glauben nicht aufgegeben und beharrlich weitergearbeitet. Momentan haben wir eine wirklich tolle Belegschaft. 60 Prozent unserer Jungs sind seit vier, fünf Jahren oder noch länger bei uns, was ziemlich bemerkenswert ist. Wir mögen nicht immer in der Lage sein, unsere Form und Leistung auf demselben Niveau zu halten, doch mit unserer Mannschaft schaut es anders aus.

Am Ende des Tages war es die richtige Entscheidung, die Saison 2021 abzuschreiben. Davon bin ich überzeugt, ebenso wie Gene übrigens. 2020 war in Sachen Ausgaben und Entwicklung eine normale Saison für uns (auch wenn sie sich dank verschiedener Faktoren schlussendlich als schlecht herausstellen sollte). Unser Gesamtbudget betrug in etwa 173 Millionen Dollar. Im Vergleich dazu hatte Ferrari 463 Millionen Dollar und

Mercedes sogar noch mehr als das, nämlich fast eine halbe Milliarde, zur Verfügung. Das ist ein verdammt großer Unterschied. Selbst wenn wir die Hälfte der uns zugeschriebenen Zeit mit dem 2021er-Fahrzeug im Windkanal verbracht hätten, wären wir als Letzte über die Ziellinie gefahren. Warum sollten wir das also machen? Ich bin seit 36 Jahren im Motorsport tätig und manchmal muss man die Tatsachen einfach hinnehmen und an Verbesserungen arbeiten, sobald es möglich ist.

Als Teil der neuen Bestimmungen, die dazu gedacht waren, für einen größeren Wettbewerb zu sorgen, wurde 2021 der Budgetanteil für leistungsentscheidende Aspekte wie Design und Entwicklung, Bestandteilfertigung und Tests auf 145 Millionen Dollar pro Team begrenzt. Um von diesem Umstand zu profitieren, beschlossen wir, die Saison 2021 mit dem 2020er-Boliden zu fahren und so viel Geld wie möglich in die Entwicklung eines neuen Fahrzeugs für 2022 zu stecken. Die drei Top-Gehälter eines jeden Teams werden bei dieser Rechnung nicht berücksichtigt, was bedeutet, dass die Herrschaften bei Mercedes, Ferrari und Red Bull einen Vorteil für sich herausholen können, indem sie die besten Leute anheuern. Oder zumindest drei der besten. Damit kann ich leben. Es ist besser als es war.

Wir sind alle von Natur aus auf Wettbewerb aus und jeder einzelne, der für uns in der Startaufstellung arbeitet, möchte selbstverständlich nur das Beste für das Team. Okay, aller Voraussicht nach werden wir so schnell nicht allzu viele Rennen gewinnen. 2018 jedoch, als Haas das kleinste Team war – was es übrigens nach wie vor ist – erreichten wir 93 Punkte und belegten Platz fünf in der Konstrukteursmeisterschaft. Das ist nicht schlecht, wenn man bedenkt, dass wir zu jener Zeit erst drei Jahre auf dem Buckel hatten. Wir sind schließlich nicht dumm.

Das einzige, was das Team letzte Saison am Laufen hielt, war die Tatsache, dass wir hinter den Kulissen einen Boliden entwickelt hatten, der uns 2023 hoffentlich wieder wettbewerbsfähig machen wird. In unserer Geschichte hatten wir bis dato zwei vielversprechende Saisonen, nämlich 2016 und 2017, eine verdammt großartige Saison 2018, eine ziemlich schwierige Saison 2019, eine beschissene Saison 2020 und eine tote Saison 2021. Das ist also ziemlich ausgeglichen – drei auf jeder Seite. Es hängt

verdammt viel davon ab, was wir aktuell zu erreichen versuchen, ganz zu schweigen von dem, was als nächstes passieren wird.

Aber wie dem auch sei, ich fliege in ein paar Stunden nach Italien, darum muss ich erst mal Schluss machen. Ciao!

Samstag, 18. Dezember 2021 – Castello Steiner, Norditalien

Würde ich von jedem, der mich gefragt hat, was meiner Meinung nach in den letzten sechs Tagen zwischen Lewis und Max in Abu Dhabi vorgefallen ist, einen Dollar kriegen, wäre ich in der Lage, Adrian Newey abzuwerben! Nicht, dass ich das wollte. Er ist viel zu rasant für mich. Nach dem Rennen war ich für ein paar Tage bei meiner Mutter zu Besuch und alle, denen ich in der Stadt über den Weg lief, wollten von mir wissen, was ich dachte. Ich sagte: „Ich habe viel zu viel zu tun, um mir Gedanken über einen Russen, der das Rennen nicht beendet hat, und einen Deutschen, der 14. wurde, zu machen."

Was denke ich also wirklich? Nun, es war definitiv sehr verwirrend. Ich erinnere mich, dass ich auf der Boxenmauer saß und, während ich den Anweisungen des Renndirektors zuhörte, dachte: „Was zur Hölle geht hier ab?" Zu der Zeit machte das alles keinen Sinn, aber ich hatte auch nicht alle Fakten. Es war jedoch sehr unterhaltsam. Der arme Toto hatte beinahe einen verdammten Herzinfarkt!

Es ist so: Am Ende des Tages haben beide Teams eine Weltmeisterschaft gewonnen – gut für sie! Red Bull hat bei den Fahrern und Mercedes bei den Konstrukteuren. Ich wäre mit beidem zufrieden und Mercedes hat auch nicht protestiert, also weiter in der Tagesordnung!

Die letzten paar Tage haben mir extrem gut getan. Ich lebe entsprechend dem Grundsatz, dass das Glas halb voll ist, weshalb ich mich auf die nächste Saison freue, sobald die unmittelbaren Nachwehen der vergangenen vorüber sind. Die meisten Menschen glauben, dass man nach einer

abgeschlossenen Saison in erster Linie einmal entspannen möchte, aber das ist Bullshit. Ich entspanne nur, wenn mein Fahrzeug und meine Fahrer gute Leistung bringen. Das heißt folglich, dass ich seit über drei Jahren nicht mehr richtig entspannt war.

Alles, woran ich im Moment denken kann, ist der neue Bolide, und die ersten Vorzeichen stimmen mich leicht positiv. Ich weiß natürlich noch nicht, was die anderen Teams im Gange haben und das macht mich leicht nervös, aber ich war gestern in Maranello, um mir einen persönlichen Eindruck zu verschaffen und es schaut alles gut aus. Für die Burschen dort war es nicht einfach, denn sie saßen in einem Büro in Italien fest, während ihr Team zum Nichtstun verdammt war. Dank der durch Covid verursachten Einschränkungen konnte ich nicht so oft wie normalerweise dort vorbeischauen. Das war vielleicht gar nicht so schlecht, denn wenn ich vor Ort bin und ihnen die Ohren voll quassle und Blödsinn mache, halte ich sie nur von der Arbeit ab – und das möchte ich nicht, speziell nicht zum jetzigen Zeitpunkt. Zum Glück sind unsere Teams in Maranello und Banbury guter Dinge geblieben. Sie sind ebenso fokussiert und engagiert wie ich, wenn es darum geht, uns wieder wettbewerbsfähig zu machen.

Ich werde Weihnachten zu Hause in Italien verbringen und drei Wochen lang keine Reisen unternehmen. Das passiert nicht sehr oft. Ich werde aber sicher mindestens bis zum 23. Dezember arbeiten. Die Woche zwischen Weihnachten und Neujahr ist eine der wenigen im Jahr, in denen arbeitstechnisch so gut wie nichts passiert, weshalb ich gezwungenermaßen abschalten muss. In der Vergangenheit habe ich immer wieder versucht, in dieser Woche neue Projekte anzustoßen, aber es ist sinnlos. Zwar kriege ich immer von allen Seiten zu hören „Ich melde mich morgen“, aber passieren tut dann nie etwas.

Ein weiterer großer Unterschied zwischen der letzten und der kommenden Saison ist der Umstand, dass wir zwei Fahrer haben, die keine Neulinge mehr sind – das sollte doch ein Vorteil sein. Wir mussten relativ behutsam mit den beiden umgehen, vor allem in Anbetracht des Boliden, den wir hatten. Nächstes Jahr sollten sie aber hinreichend Gelegenheit haben, sich zu beweisen und wir werden sehen, was wir schaffen können.

Abgesehen von einigen Ausnahmen konnten unsere Fahrer 2021 nur um den 19. oder 20. Platz kämpfen. Ich glaube, nächstes Jahr wird das anders, wodurch auch die Ansprüche des Teams an die beiden enorm wachsen werden. Am Ende des Tages sind sie beide gut bezahlte Angestellte, die liefern müssen. Da gibt es keine Gnade.

Montag, 20. Dezember 2021 – Castello Steiner, Norditalien

Warum zur Hölle sollte irgendjemand fünf Tage vor Weihnachten ein Interview zur Formel 1 führen wollen? Haben diese Leute nichts Besseres zu tun? Haben sie kein eigenes Leben? „Sie stellen besser keine Fragen über die Saison, die gerade zu Ende gegangen ist.“ Zum Glück wollte der Journalist über die Entstehungsgeschichte von Haas reden und die ist ziemlich gut, daher werde ich sie Ihnen jetzt auch erzählen.

Erinnern Sie sich an die Zeit, als die großen Hersteller wie BMW, Honda und Toyota nach und nach dem Sport den Rücken zukehrten? Das führte zu einer gewissen Angst, dass nicht mehr ausreichend Teams verbleiben würden, was wiederum Anlass zu einer Diskussion über Kundenfahrzeuge und Drittfahrzeuge gab. Das führte jedoch zu nichts und so wurde der Zugang zu den Lizenzen erleichtert. Einer der Anträge kam von einem Team namens USF1, das seinen Sitz in North Carolina hatte, ganz in der Nähe des jetzigen Standorts von Haas. Der Antrag wurde im Juni 2009 eingereicht und das Team sollte im Folgejahr erstmals Rennen bestreiten.

Das Team wurde von Ken Anderson, einem Ingenieur, gemeinsam mit dem Journalisten und Teammanager Peter Windsor aufgestellt. Nachdem ihr Antrag angenommen worden war, nahm Peter Kontakt mit mir auf. Er wollte einige Arbeiten bei meiner Verbundstofffirma in Auftrag geben und so lernte ich ihn und das Team kennen. Kurz darauf erhielt ich einen Anruf von einem besorgten Bernie Ecclestone, der meinte, dass USF1 die

Vorbereitungen für die Saison 2010 nicht rechtzeitig schaffen würde und meine Meinung dazu hören wollte. Anfänglich konnte ich ihm nicht viel sagen, aber nach ein paar Monaten war es offensichtlich, dass das Team nicht für erste Tests im Januar bereit sein würde.

„Keine Chance, Bernie“, sagte ich. „Die haben keine verdammte Ahnung!“

Im Dezember 2009 machte Bernie seine Bedenken öffentlich und im Februar 2010 stattete Charlie Whiting dem Hauptsitz des Teams einen Inspektionsbesuch ab. Einige Tage später bestätigte er, dass das Team auch seiner Meinung nach nicht rennbereit sei. Das war es dann erst mal.

Nachdem das Team kollabiert war, rief mich einer der Hauptinvestoren, der YouTube-Gründer Chad Hurley, an. Er wollte wissen, ob meiner Meinung nach eine Chance bestand, ein amerikanisches Team so weit zu kriegen, dass es 2011 einsatzbereit wäre. Angesichts des USF1-Fiaskos war meine erste Reaktion, sofort abzuwinken, doch dann hatte ich eine Idee. Das dem Untergang geweihte HRT-Team hatte einen Boliden in ziemlich fortgeschrittenem Zustand, also rief ich Chad an und riet ihm, den Hersteller zu kontaktieren und einen Kaufpreis zu verhandeln.

„Aber ich kenne sie nicht“, meinte Chad.

„Ich weiß“, sagte ich. „Aber ich kenne sie.”

Sehen Sie? Ich bin unabkömmlich. Ich habe keine verdammte Idee, wie die Welt ohne mich zurechtkommen würde.

„Lass mich mit dem Eigentümer sprechen“, sagte ich. „Er ist ein guter Freund von mir.“

So kam es, dass Chad mich nach Europa einfliegen ließ, um den Hersteller persönlich zu besuchen und abzuwägen, ob das Unterfangen realistisch war. Die Treffen verliefen ganz okay, aber bevor ich ihm eine Rückmeldung gab, wollte ich noch die Meinung eines Branchenkenners einholen. Der beste Mann dafür war mein alter Freund und Landsmann Stefano Domenicali, der zu jener Zeit beim F1-Team von Ferrari das Sagen hatte. Er lud mich zum Mittagessen nach Maranello ein und teilte mir seine Meinung mit.

„Das wirst du nicht durchkriegen, Günther,“ sagte er. „Das ganze Projekt ist ein einziges Desaster. Du hast einen guten Ruf im Sport, ruinier

ihn nicht. Lass die Finger davon.“

Im Anschluss hatte ich auch einige Treffen mit Bernie, um die Wiederbelebung des Projekts zu besprechen, doch in der Folgewoche rief ich Chad an und riet ihm, aufzugeben.

„Es ist einfach zu vertrackt“, sagte ich ihm. „Es liegt an dir, Chad, aber wenn ich du wäre, würde ich es sein lassen.“

Ein paar Wochen vergingen und obwohl das ursprüngliche Projekt totgeschrieben war, erschien mir die Idee eines amerikanischen F1-Teams nach wie vor sehr vielversprechend – nicht nur für denjenigen, der das zustande bringen könnte, sondern für den Sport im Allgemeinen. Es war an der Zeit, Stefano noch einmal anzurufen.

„Würde Ferrari es in Erwägung ziehen, einen Kunden-Boliden für ein neues Team zu bauen?“, fragte ich. ”Und wenn dem so wäre, würden sie ihn mir verkaufen, falls ich einen Investor auftreiben könnte?“

„Kein Problem, Günther“, meine Stefano. „Bring mir die richtigen Leute und ich verkauf dir das Auto.”

Ich musste also einen Businessplan aufstellen. Dazu brauchte ich weder Anwälte noch sonstiges Schnickschnack – es war einfach nur eine simple PowerPoint-Präsentation, zusammengestellt von einem hässlichen, großen Italiener mit einer noch größeren Klappe.

„Okay“, sagte ich zu meiner Frau eines Tages. „Ein Milliardär ist jetzt alles, was ich noch brauche.“

Zwei Wochen später traf ich zufällig auf Joe Custer, den ich aus meiner Nascar-Zeit kannte. Er stand dem Stewart-Haas Racing-Team vor und da wir uns seit einigen Jahren nicht gesehen hatten, unterhielten wir uns ziemlich lange. Als ich an diesem Abend nach Hause kam, begriff ich, dass das meine Chance gewesen wäre. Der Eigentümer seines Teams, Gene Haas, war genau die richtige Person für mein Vorhaben, also rief ich Joe ohne Umschweife an und fragte ihn nach seiner Meinung.

„Denkst du, Herr Haas könnte Interesse haben?“, fragte ich, nachdem ich ihm von meiner Idee erzählt hatte.

„Lass uns auf einen Kaffee treffen“, meinte Joe. „Du kannst mir deine Präsentation zeigen und wenn ich der Meinung bin, dass Gene interessiert sein könnte, dann leite ich sie ihm weiter.“

Zwei Tage später trafen wir uns bei Starbucks in Mooresville, wo zahlreiche Nascar-Teams stationiert sind, und ich zeigte ihm meine Präsentation.

„Das ist ziemlich interessant“, sagte Joe. „Ich werde das an Gene weiterleiten und melde mich bei dir, sobald ich Rückmeldung habe.“

Das war kein Vollzeitprojekt für mich. Es war nur ein Hobby. Was die Präsentation jedoch glaubwürdig machte, war, dass ich Ferrari hinter mir hatte. Kein schlechter Ausgangspunkt.

Exakt einen Monat nach unserem Treffen rief mich Joe Custer an, um mir zu sagen, dass Gene Haas für das Nascar-Rennen in Charlotte in der Stadt sei.

„Gerne möchte er dich treffen“, sagte er. „Lass uns gemeinsam zu Abend essen.“

Und das war der Moment, in dem das Projekt zum Leben erwachte. Genes Interesse bedeutete, dass aus einer Idee Realität werden konnte. *Was, wenn er tatsächlich ja sagt*, ging es mir durch den Kopf. *Du lieber Himmel!*

Zum damaligen Zeitpunkt hatte ich keine Ahnung, wie das Abendessen verlaufen war. Gene sagte kaum ein Wort, was normal ist, wie ich mittlerweile weiß, und ich sagte mehr als tausend Worte, was immer schon normal war. Es ist das einzige, worin ich seit jeher gut war und ich glaube, dass ich während des ganzen Abends kein einziges verdammtes Mal Luft geholt habe. Trotzdem ist Gene nicht eingeschlafen, was ich als gutes Zeichen wertete.

Ein paar Wochen vergingen, ohne dass ich etwas hörte. *Ich muss es in den Sand gesetzt haben, dachte ich. Na gut, dann eben zurück auf null*. Doch dann, ungefähr zwei Wochen später, rief mich Gene aus dem Nichts an und bat mich um weitere Infos. Weder erwähnte er dabei, ob er Interesse hatte oder nicht, noch gab er mir irgendein Feedback auf meine Präsentation. Er stellte nur ein paar Fragen und nach fünf Minuten war das Telefonat erledigt.

In den nächsten Monaten rief mich Gene immer häufiger an und über kurz oder lang trafen wir uns in seinem Büro, wann immer er in der Stadt war. Das ging mehr als ein Jahr so und obwohl er nie viel preisgab (Gene Haas wäre ein großartiger Poker-Spieler!), ließ mich die Tatsache, dass er

so viele Fragen stellte, doch vermuten, dass er zumindest Interesse an dem Projekt hatte. Nach weiteren sechs Monaten war schließlich der Zeitpunkt der Entscheidung gekommen. Stefanos Angebot würde nicht für immer gelten, wir mussten also handeln.

„Okay“, sagte Gene endlich – und sehr leise, „gehen wir’s an.“

„Übrigens“, fügte er hinzu, „wie kommen wir an eine Lizenz, Günther?“

Gute Frage!

„Zerbrich dir darüber nicht den Kopf, Gene“, sagte ich ihm. „Ich besorg dir die verdammte Lizenz.“

War ich mir sicher, dass ich eine kriegen würde? Natürlich nicht, aber wie üblich ließ ich meiner italienischen Mentalität freien Lauf und hoffte auf das Beste.

Ich kam zwar gut mit den Entscheidungsträgern, darunter Bernie und Charlie Whiting, aus, aber das hieß noch lange nicht, dass ich deshalb eine Lizenz kriegen würde.

„Besorg dir einen Anwalt“, meinten sie. „Den wirst du brauchen, wenn es um den Lizenzantrag geht.“

„Warum zum Teufel sollte ich eine Anwalt engagieren?“, antwortete ich. „Ich habe einen Günther.“

Rückblickend hätte ich vermutlich auf sie hören sollen, aber damals dachte ich, *Wozu brauche ich schon einen Anwalt? Scheiß drauf!* Ich wollte nicht jetzt schon Gene um Geld anpumpen müssen und war sicher, dass ich es auch ohne juristischen Beistand schaffen würde. Ich, ein Kontrollfreak? Aber sicher doch – und zwar der beste, den es gibt.

Aber im Ernst, was in jenen Anfangszeiten für mich sprach, waren meine zahlreichen Kontakte in der Formel 1 (wie ich zur F1 kam, dazu kommen wir noch). Also, anders als heute gab es noch Leute, die mich mochten und ich hatte einen ziemlich guten Ruf. Die erste Person, die ich anrief, war mein alter Boss Niki Lauda. Wenn es einen Menschen gab, der Bernie und die FIA davon überzeugen konnte, uns eine Lizenz auszustellen, dann war es Niki. Er war zudem ganz begeistert von der Idee eines amerikanischen F1-Teams, was schon einmal nicht schlecht war.

Ein paar Tage, nachdem ich mit Niki gesprochen hatte, war ich geschäftlich in Europa und eines Nachts, während ich schlief, klingelte auf

einmal mein Telefon. „Wer zur Hölle spricht?“, sagte ich, während ich auf das Display starrte. Ich kannte die Nummer nicht, ging aber trotzdem dran.

„Ja, wer spricht?“

„Günther, Niki hier. Ich bin mit Bernie in Indien. Er ist gerade bei mir und hört über Lautsprecher mit. Er hat ein paar Fragen zu deinem Lizenzantrag.“

„Wirklich?“, fragte ich, während ich aufstand und beinahe auf meinem Hintern landete. „Okay Bernie, leg los.“

So kam es, dass ich um zwei Uhr morgens Bernie Ecclestone unseren Businessplan erklären musste. Ein Weckruf im wahrsten Sinn des Wortes, der ungefähr anderthalb Stunden dauerte. Aber die reichten aus, um Bernie für die Idee zu gewinnen, was der bestmögliche Ausgangspunkt war. Danach hatte ich ein ähnliches Gespräch mit Charlie Whiting, mit dem ich gut befreundet war, und danach mit Jean Todt, der zu diesem Zeitpunkt Präsident der FIA war. Ich kannte Jean nicht besonders gut, aber da Stefano und einige andere Herrschaften ein gutes Wort für mich eingelegt hatten, konnte auch er sich für die Idee erwärmen.

Und was war mit dem Businessplan? Nun, der ursprüngliche Plan war es, mit einigen Teilen von Ferrari, die schon ein Jahr auf dem Buckel hatten, loszulegen.

„Aber sind wir damit denn überhaupt wettbewerbsfähig?“, wollte Gene wissen. „Ein Jahr alte Getriebe, ein Jahr alte Motoren, eine ein Jahr alte Aufhängung. Das ist nicht gut. Wir brauchen gleichwertige Ware.“

Schlussendlich trafen wir uns mit Stefano und Mattia Binotto, der damals der Motorenabteilung bei Ferrari vorstand, und fragten sie geradeheraus, ob wir gleichwertige Ware bekommen könnten.

„In den Richtlinien steht nichts davon, was euch davon abhalten würde“, meine Stefano. „Sicher, wieso nicht?“

Für sie war es im Endeffekt sogar das geringere Übel, da es bedeutete, dass Ferrari nicht ganz so viele Teile herstellen musste. In ihren Augen machte es also absolut Sinn und so wurde das folglich unser Businessplan. Um ehrlich zu sein, war es letztlich wohl Stefano, der das Konzept des Satellitenteams austüftelte.

Heutzutage wäre so etwas unmöglich, aber damals war die Menge der Bestandteile, die ein Kundenteam von einem Hersteller kaufen konnte, nicht durch FIA-Reglements festgelegt. Der Grund dafür war einfach: Es hatte noch nie jemand daran gedacht, sodass alles noch ziemlich offen und man zu Gesprächen bereit war. Damit wir nicht wie Caterham oder HRT enden würden, mussten wir aber anders denken. Entweder geht einem Team das Geld aus, wie es bei den beiden genannten der Fall war, oder ein Investor verliert das Interesse. Gene und ich wollten wettbewerbsfähig sein und mit dem Geld, das uns zur Verfügung stand – Genes Geld, das vermutlich in etwa dem Budget zahlreicher Teams ebenbürtig war – war das Satellitenteam unsere einzige Lösung. Im Endeffekt hat jeder von dieser Lösung profitiert: Die Formel 1 gewann ein neues Team mit einer weniger riskanten Zukunft als jene, die den Bach runtergegangen waren; wir erhielten einen wettbewerbsfähigen Boliden plus Unterstützung vom Hersteller (beides ziemlich gut); und Ferrari bekam einen neuen Kunden, der, anders als andere, seine Rechnungen zeitnah begleichen konnte. Was war daran auszusetzen? Zahlreiche maßgebliche Personen beklagten sich zwar später, aber wen interessiert’s? Man kann es nicht immer allen recht machen. Wir hatten schließlich nichts anderes getan als eine gute Idee, auf die bisher noch niemand gekommen war, mit der Hilfe von Stefano und Ferrari in die Tat umzusetzen.

Trotz des anfänglichen Optimismus war der Lizenzantrag für Gene und mich kein Kinderspiel. Ganz im Gegenteil. Wie ich bereits erwähnt habe, hatten zahlreiche Teams in letzter Zeit aufgegeben und so mussten Gene und ich die FIA davon überzeugen, dass wir es ernst meinten und uns nicht nach ein paar Monaten einfach aus dem Staub machen würden. Das USF1-Debakel hatte sie nervös gemacht und wir verstanden das auch.

Zuerst musste ich bei der FIA eine sogenannte Interessensbekundung einreichen. Ich weiß nicht, ob das immer noch nötig ist, aber dabei ging es im Groben um die Leute, die hinter dem Antrag standen. Der nächste Schritt war dann die eigentliche Antragstellung. Die Gebühr dafür betrug 150.000 Euro und war nicht erstattungsfähig. Im Falle eines erfolglosen Antrags also ziemlich beschissen, aber das war wohl dazu gedacht,

Schwätzer abzuschrecken. Wurde der Antrag aber angenommen, dann konnte man seine Ideen beim FIA-Gremium vorbringen.

Ich muss zugeben, dass ich etwas Muffensausen hatte, während wir auf den positiven Bescheid für unseren Antrag warteten. Es ging jedoch alles gut und Gene, Joe Custer und ich wurden nach Genf eingeladen, um vor der FIA zu präsentieren. Spätestens jetzt hätten wir vermutlich einen Anwalt hinzuziehen sollen, aber da war es bereits zu spät. Die Präsentation dauerte länger als zwei Stunden und war im Großen und Ganzen eine Auflistung von Punkten, die ich der Reihe nach vortrug. Ich hatte kein Drehbuch, an dem ich mich orientieren konnte, aber ich kannte die Thematik in- und auswendig und habe aus dem Stehgreif präsentiert. Ich bekam mehrfach zu hören, dass ich verrückt sei, aber eine vorbereitete Rede auswendig zu lernen hätte mir zu viel abverlangt. Ich bin ein Weltmeister im Reden, ganz einfach. Also lasst mich verdammt noch mal reden.

Nachdem die Präsentation beendet war und das Gremium sich verabschiedet hatte, fragte mich Gene, wie es meiner Meinung nach gelaufen war. „Denkst du immer noch, dass wir die Lizenz bekommen werden?“, fragte er. „Ganz ehrlich, ich weiß es nicht, Gene“, antwortete ich. „Es liegt am Gremium. Aber wir haben unser Bestes gegeben.

Just in dem Moment erhielt ich eine SMS vom FIA-Gremium. Ich möchte lieber nicht darauf eingehen, wer sie geschrieben hat, aber die Nachricht lautete: „Zur Hölle, Günther. Niemand kann so viel Scheiße erzähen wie du. Aber wenn du es mit dieser Vorstellung nicht schaffst, eine Lizenz zu erhalten, dann schafft es niemand!“

Daraufhin konkretisierte ich meine Antwort: „Wenn ich es mir genau überlege, Gene, bin ich leicht zuversichtlich.“

Donnerstag, 30. Dezember 2021 – Castello Steiner, Norditalien

Frohe Weihnachten!

Anscheinend gibt es online ein T-Shirt mit meinem Konterfei und den Worten „We look like a bunch of wankers“ zu kaufen. Stuart Morrison, unser Kommunikationschef, meint dazu nur, das stamme aus einer Folge der Netflix-Serie *Drive to Survive*.

„Kannst du dich nicht erinnern, Günther?“, fragte er mich.

„Ich kann mich nicht einmal daran erinnern, was ich zum Frühstück hatte, Stuart, wie soll ich mich daran erinnern, was ich in einer TV-Show gesagt haben soll, die ich noch nie gesehen habe? Aber wie dem auch sei, weshalb bekomme ich kein Geld für diese T-Shirts?“

Das ist eigentlich eine gute Frage.

Ich habe keine einzige Folge von *Drive to Survive* gesehen und werde ich vermutlich auch in Zukunft nicht – nicht, weil ich etwas dagegen hätte oder so. Wenn ich etwas dagegen hätte, würde ich nicht darin auftreten. Ich bin der Meinung, die Serie hat der Formel 1 extrem gut getan, speziell in Amerika. Ich befürchte allerdings, dass mir Aspekte meines Verhaltens nicht gefallen würden und ich dieses Verhalten ändern wollen würde. Ich weiß, dass ich nicht nur Fans habe, aber im Großen und Ganzen bin ich zufrieden mit mir, so wie ich bin. Und wenn jemand etwas an mir auszusetzen hat, ist das nicht mein Problem.

Es gibt Menschen, die glauben nach wie vor, *Drive to Survive* sei komplett oder zumindest teilweise inszeniert, aber ich kann Ihnen versichern, dass dem nicht so ist. Den Mist, den ich mir so ausdenke, kann man nicht erfinden. Das ist unmöglich! In meinem Fall bekommen Sie tatsächlich die Realität zu sehen, ohne Wenn und Aber, ob Sie es glauben oder nicht. Einigen Menschen scheint das zu gefallen, was großartig ist (sie werden eines Tages vermutlich eine Therapie benötigen), und anderen Menschen gefällt es nicht, aber das ist auch okay. Um ehrlich zu sein, ist es mir scheißegal. Ich mache einfach meine Arbeit, so wie immer, und manchmal taucht ein Kamerateam auf, das mir hin und wieder Fragen stellt und mir im Weg umgeht. Ich versuche, diese Fragen immer so ehrlich wie möglich zu beantworten, bevor ich mich vom Acker mache und weiter meiner Arbeit nachgehe. Das Format ist für mich also mit ziemlich wenig Aufwand verbunden.

Ich werde von den Zusehern von *Drive to Survive* ziemlich oft gefragt, ob ich auch im echten Leben so viel fluche. Ob Sie es glauben oder nicht, ich habe tatsächlich einen Filter und wenn Kinder oder so im Raum sind, versuche ich, ein bisschen zahmer zu sein und nur hin und wieder Kraftausdrücke zu verwenden. In meinem Arbeitsumfeld schaut es aber ganz anders aus. Ich habe mein Englisch in einem Rallye-Team gelernt und im Rallye-Bereich ist es verdammt noch mal Pflicht, einen ordinären Umgangston zu pflegen, ob's einem gefällt oder nicht.

Einige von Ihnen werden vielleicht wissen, dass mir Ana Colina, ein F1-Fan, eine sogenannte Fluchkiste gekauft hat – ich glaube, 2019 war das. Wir waren in Baku und eines Tages stand sie damit vor mir. Ich weiß nicht mehr, wie viel ich 2019 und 2020 hinein gegeben habe, aber 2021 war es so gut wie nichts. Ich fluche nur, wenn ich von etwas begeistert bin und da wir nicht wirklich wettbewerbsfähig waren, hatte ich kaum einen Grund, mich für irgendetwas zu begeistern. Wenn sie mir die Fluchkiste Anfang 2018 gekauft hätte, hätte ich zu Jahresende vermutlich das ganze Team auf eine verdammte Kreuzfahrt einladen können.

Weihnachten war sehr ruhig. Für meine Familie freudig ruhig. Für mich weniger. Ein bisschen Ruhe und Frieden macht mir hin und wieder nichts aus, aber in diesem Ausmaß ist es mir zu viel. Ich nenne es den „Waffenstillstand", der jedes Jahr um dieselbe Zeit die F1 heimsucht. Ich bin es gewohnt, zwischen 100 und 150 E-Mails am Tag zu erhalten und diese Woche hatte ich alles in allem vielleicht 15 in meinem Posteingang. Kann mir irgendjemand zumindest versichern, dass noch alle am Leben sind?

Die einzigen wichtigen Nachrichten Haas betreffend waren, dass unser neuer Bolide, der VF-22, am 23. Dezember einen seiner Crashtests bestanden hat. Wenn man bei einem Crashtest versagt, ist das zwar nicht weiter schlimm und das Problem ist eher ein psychologisches, da die Verantwortlichen – in unserem Fall unser technischer Direktor Simone Resta und sein Team – alles daran setzen, voranzukommen und vorwärts zu schauen. Fällt ein Wagen bei einem Crashtest oder einem anderen Test durch, muss das Team gezwungenermaßen Rückschau halten. Abgesehen davon, dass ein Job zu erledigen ist, kommt selten etwas Gutes dabei

heraus, wenn man etwas wiederholen muss. Es führt lediglich dazu, dass am Ende des Tages weniger Geld und weniger Zeit zur Verfügung stehen.

Simone kam letzten Januar von Ferrari zu uns, wo er Head of Chassis Engineering war. Er ist der erste technische Direktor, den Haas je hatte und das VF-22-Projekt startete ziemlich zeitgleich mit seiner Ankunft.

Der Test betraf übrigens nicht das gesamte Monocoque, sondern nur die Seiten. Anhand eines Tests wird ermittelt, ob das Monocoque vor dem finalen Crashtest verstärkt werden muss. Aufgrund der Art des Unfalls, den Romain Grosjean 2020 in Bahrain hatte, wurden die Tests strenger und die FIA haben die Aufprallkraft, die das Monocoque aushalten können muss, von 20 Kilonewton (Newton ist die Krafteinheit) auf 30 Kilonewton erhöht. Das ist ein ziemlich großer Unterschied.

Es gibt Tausende von Kästchen, die während der Konstruktion eines neuen F1-Boliden abgehakt werden müssen und dieses eine Kästchen war wie ein vorweihnachtliches Geschenk, hat es doch das Selbstvertrauen der gesamten Mannschaft, aber vor allem jenes des technischen Teams, gestärkt. Jetzt bleibt nur noch eins: Sie müssen das verdammte Ding bauen.

Die einzige weitere Nachricht von Haas während der Weihnachtszeit war die Bestätigung von Mick Schumacher als Ersatzfahrer. Wenn ich mich nicht täusche, soll er in der Saison 2022 in elf Rennen zum Einsatz kommen und Antonio Giovinazzi bestreitet den Rest. Das war natürlich keine Überraschung, denn wenn du einen Entwicklungsfahrer anheuerst. Mattia und ich hatten erst vor wenigen Wochen darüber gesprochen. Ein ähnliches Arrangement gab es auch im letzten Jahr, als Mercedes George als Ersatz für Lewis ins Boot holte, als dieser Covid hatte. Das zeigt, dass Ferrari Mick zu schätzen weiß, was gut ist. Seit er zu uns gestoßen ist, haben wir Ferrari auf dem Laufenden gehalten und sie sind erfreut über seine Entwicklung. Und falls Mick jemals zur Diskussion stehen sollte, um Charles oder Carlos zu ersetzen, haben wir Pietro Fittipaldi, der dann seinen Platz einnehmen kann. Wir haben Pietro kurz vor Abu Dhabi bestätigt, was ihn sehr gefreut hat, da das seine Chancen auf ein Rennen erhöht. Kurzum: Alles ist gut.

Ich weiß noch immer nicht, was wir zu Silvester machen werden, doch was es auch sein mag, es wird auf keinen Fall zu ausufernd werden. Ich bin

zu alt, um mich zu betrinken und zu Neujahr einen ganzen Tag zu verlieren. In meinem Alter ist es gut möglich, dass nicht mehr allzu viele Tage bleiben. Am Neujahrstag werden wir wahrscheinlich einen Spaziergang in den Bergen machen, aber abgesehen davon werde ich Ruhe geben, um mich auf das kommende Jahr und, noch wichtiger, die kommende Saison vorzubereiten.

Na gut, bis dann. Wir sehen uns im neuen Jahr.

Donnerstag, 13. Januar 2022 – Steiner Ranch, North Carolina, USA

14.00 Uhr

Howdy! Willkommen im Wilden Westen.

Wir sind am 4. Januar von Italien zurück nach North Carolina geflogen und abgesehen von einem Trip nach Los Angeles, auf den ich gleich näher eingehen werde, reise ich bis Anfang nächsten Monats nirgendwo hin. Ich habe Mitleid mit meiner Frau und meiner Tochter. Da bin ich übrigens nicht der einzige. Die meisten Menschen, die mich kennen, haben Mitleid mit meiner Frau und meiner Tochter! Zum Glück ist unser Hauptsitz nicht weit entfernt, er befindet sich in einem Ort namens Kannapolis. Ich muss allerdings vorsichtig sein. Mit der aktuellen Covid-Lage ist es am besten, wenn ich so viel wie möglich von zu Hause aus arbeite.

Am Montag dieser Woche habe ich das Haus um fünf Uhr morgens verlassen, um für ein paar Sitzungen mit Gene von Charlotte nach Los Angeles zu fliegen. Um 23.45 Uhr bin ich dann zurück nach Charlotte geflogen. Das sind hin und retour gut 8.000 Kilometer.

Aufgrund des Zeitunterschieds landete ich um 7.15 morgens in Charlotte und war ziemlich verwirrt. Ich habe es zwar geschafft, ein paar Stunden zu arbeiten, aber spätestens am Nachmittag habe ich alles doppelt gesehen. Das ist allerdings nicht ungewöhnlich für mich. Reisen, meine ich, nicht doppelt sehen.

Was gibt es also Neues bei Haas? Es ist nach wie vor ziemlich ruhig, aber die Mechaniker sollten irgendwann nächste Woche schön langsam nach Italien aufbrechen – nur eine Handvoll, mehr brauchen wir im Moment nicht. Ich habe vorhin mit Ayao Komatsu, unserem Director of Engineering, telefoniert. Er stellt gerade ein Programm zusammen, das wir in Italien mit dem alten Simulator von Ferrari nutzen können (Ferrari hat gerade einen neuen gebaut). Die FIA hat jedoch klargestellt, dass das Programm, das wir verwenden, eine separate Einheit zu sein hat, um den Austausch von Daten untereinander zu verhindern. Offensichtlich ist ihnen unser Schutz ein Anliegen – ich würde schließlich auch nicht wollen, dass Ferrari unsere verdammten Geheimnisse kennt!

Die erste Einheit mit einem Testfahrer am Simulator sollte Anfang Februar über die Bühne gehen. Dafür setzen wir keine Rennfahrer ein, denn wenn es Probleme oder Pannen mit dem Programm gibt, könnte sie das verwirren. Nach den ersten Sessions legen wir dann fest, wann wir die Rennfahrer an den Simulator lassen – ich hoffe, ziemlich bald!

Zu dem Zeitpunkt ist es entscheidend, die Erwartungen der Fahrer zu bedienen, vor allem, wenn es sich um junge und unerfahrene Fahrer wie Mick und Nikita handelt. Man kann sich vorstellen, dass sie es kaum erwarten können, endlich an den Simulator gelassen zu werden. Da wäre es ein Leichtes, einfach zu sagen, „sicher doch, kein Problem. Bis zu dem Termin haben wir alles fertig.“ Aber wenn man dann nicht liefern kann, wird der Fahrer nervös und verliert sein Vertrauen ins Team, was offensichtlich nicht ideal ist. Am besten fährt man damit, offen zu sein und zu sagen, dass man alles an eine schnelle Umsetzung und Realisierung setzt und so schnell wie möglich einen Termin festlegen wird. Das mag ziemlich einfach klingen, aber jeder Fahrer hat eine ganze Entourage von Managern und Assistenten, die in seinem Namen intervenieren. Wenn man da klein beigibt und ihnen sagt, was sie hören wollen, kommt man schnell einmal in Teufels Küche.

Den Fahrern sage ich das zwar nicht, aber Ayao und ich sind guter Dinge und hoffen, dass wir Mick und Nikita etwas zum Testen geben können, bevor wir nach Barcelona aufbrechen. Ich weiß zwar nicht, wie gut es sein wird, aber Ayao und sein Team geben ihr Bestes.

Abgesehen davon gibt es nur einige Probleme mit der Konstruktion des Chassis. Wenn wir zum aktuellen Zeitpunkt keine Probleme hätten, wäre ich echt besorgt. Probleme sind ein Zeichen für Fortschritt. Die Herrschaften in der Einkaufsabteilung sind vermutlich diejenigen, die momentan am härtesten arbeiten, denn zu dieser Jahreszeit ist es schwierig, Lieferanten zu finden. Das kann offensichtlich echte Bauchschmerzen verursachen, aber andererseits ist es ein Zeichen dafür, dass die Branche genug zu tun hat. Das gefällt mir.

Der neue FIA-Präsident, Mohammed Ben Sulayem, wird bald mit allen Teams Meetings vereinbaren, so auch mit uns. Er möchte wissen, wie es uns allen geht und was uns beschäftigt. So ein bisschen wie eine Rede zur Lage der Nation. Ich kenne Mohammed Ben Sulayem schon seit meinen Rallye-Tagen, also ziemlich lange. Er ist ein guter Typ. Alle FIA-Präsidenten verfolgen offensichtlich ihre eigenen Interessen und wollen dem Sport ihren Stempel aufdrücken, und ich weiß, dass Mohammeds Interesse vor allem sportlicher Natur ist. Er hat 14-mal die Middle East Rallye-Meisterschaft der FIA gewonnen, daher überrascht das nicht wirklich. Jean Todts Stärke war es, den Sport weiterzubringen und er war genau das, was die FIA brauchte, als er zum Präsidenten gewählt wurde. Jeder hat seine Stärken. Aber wie dem auch sei, ich muss es schaffen, irgendwo in diesem Buch von meiner Rallye-Zeit zu erzählen. Ich werde mir was überlegen.

Freitag, 21. Januar 2022 – Steiner Ranch, North Carolina, USA

Ich habe gerade mit Simone in Italien gesprochen und erfahren, dass das Chassis nächste Woche Montag in der Konstruktion in Dallara sein sollte. Die Werkstatt, das IT-System und die Stores sind alle eingerichtet, sodass wir bereit sind und jederzeit loslegen können. Dallara ist jener Rennwagen-Hersteller, der den Boliden mit uns gemeinsam entwickelt hat. Wir arbeiten

seit 2016 mit Dallara, und die Jungs sind großartig. Die Bereiche, in denen wir hauptsächlich zusammenarbeiten, sind Aerodynamik, Fahrzeugdynamik sowie Design und Strukturberechnung. Sie helfen uns auch, die verschiedenen Komponenten in Motor und Transmission zu integrieren. Wir haben eine gute Beziehung und ich kenne den Eigentümer des Unternehmens, Gian Paolo Dallara, seit Jahrzehnten. Sobald sie mit der Konstruktion beginnen, werden die ersten Probleme nicht lange auf sich warten lassen, aber das ist ganz normal. Es ist nicht unbedingt meine liebste Zeit im Jahr, aber irgendwie dann doch wieder, denn schön langsam nehmen alle unsere Träume Gestalt an.

Abgesehen von den Geschehnissen in Italien hat das Budget diese Woche den Großteil meiner Aufmerksamkeit in Anspruch genommen. Sorry, besser gesagt: „Es war ein notwendiges Übel und hat mich vor Langeweile beinahe umkommen lassen.“ Ich musste die ganze Woche mit dem Vorstand verhandeln, um verschiedene Sachen abgesegnet zu bekommen. Dabei handelt es sich im Großen und Ganzen um letzte unerledigte Dinge, das heißt, ein Ende ist absehbar und übernächste Woche geht es dann richtig los. Bis dahin werde ich mich aber noch mit zahlreichen lästigen Anrufen und E-Mails herumschlagen müssen – sobald die Konstruktion beginnt, werde ich mit Fragen bombardiert werden, die sich alle darum drehen, warum wir dieses und jenes nicht haben oder liefern können. Ich habe mein halbes Leben mit diesem Theater zugebracht, aber ich liebe es. Warum? Weil Leute nur jammern, wenn etwas passiert. Und weil ich nichts zu tun hätte, wenn die Leute nicht jammern würden. So einfach ist das.

Donnerstag, 27. Januar 2022 – Steiner Ranch, North Carolina, USA

14.00 Uhr

Heute bin ich voller Vorfreude, denn morgen fliege ich zum 24-Stunden-Rennen von Daytona nach Florida. Es startet am Samstagnachmittag und geht bis Sonntag. Ich werde nur einen Tag dort sein (es sind nur zwei Stunden Flug) und um ganz ehrlich zu sein, fliege ich in erster Linie, um Freunde zu treffen. Kevin Magnussen wird am Rennen teilnehmen, was gut ist. Ich habe ihn nicht gesehen, seit er Haas verlassen hat. Hoffentlich spricht er noch mit mir. Ich muss Romain noch eine Nachricht schicken, um herauszufinden, ob er auch dort sein wird. Er wird selber nicht fahren, aber er lebt in Miami, daher ist es leicht möglich, dass er vorbeischaut. Es sind immerhin nur vier Stunden Fahrt und das ist in Amerika so gut wie nichts. Wir drei könnten ein kleines Stelldichein haben. Ich vermisse die Jungs, wir haben immerhin viel gemeinsam durchgemacht.

Für Romain läuft es super bei IndyCar, seit er von uns weg ist. Ich muss zugeben, dass ich schon etwas überrascht war, wie schnell er ist, denn IndyCar ist nicht einfach. Diese Dinger fahren nicht von selbst. Ich dachte, er würde sich am Anfang schwer tun, aber da habe ich mich getäuscht. Auf der anderen Seite ist es vielleicht genau Romains Ding, ein Gefährt zu steuern, das keine Servolenkung hat und schwer zu fahren ist. Ich war schon immer der Meinung, dass Romain an einem guten Tag Weltmeister hätte werden können. Das einzige, was dazu gefehlt hat, war die nötige Konsistenz. Dazu kam, dass seine schlechten Tage *wirklich* schlecht waren. Es trifft vermutlich auf viele Fahrer zu, dass sie an guten Tagen jeden schlagen können, nur sind die wirklich guten Tage einfach zu selten. Romain hat zudem manchmal versucht, etwas zu erzwingen. Am Ende des Tages kann ein Fahrer die Schwächen eines Rennwagens nicht wettmachen, zumindest nicht ausreichend. Doch er hat das versucht und wollte Manöver fahren, die der Wagen einfach nicht leisten konnte. Ist das der Fall, geht meistens etwas schief.

Kevin war sehr jung und unreif, als er zur Formel 1 kam. Meiner Meinung nach hätte er von einem zusätzlichen Jahr unter einem Mentor profitiert. Außerdem glaube ich, dass er anfangs im falschen Team war. Die Magnussens sind altmodische Rennfahrer und brauchen eine gewisse Freiheit. McLaren hat Kevin diese Freiheit nie gegeben und ich glaube, das hat ihn zurückgehalten. Später hatte er dann einen schlechten Ruf und fiel

ein Jahr lang aus. Wenn so etwas passiert, speziell in jungen Jahren, verlieren die meisten ein gutes Stück Selbstvertrauen. Darum lief es für ihn bei uns so gut, glaube ich. Wir haben ihm die nötige Freiheit gegeben und wir haben ihn unterstützt. Solange jemand gute Rennen fährt und solange er das tut, was ich ihm sage, ohne einen verdammten Unfall zu bauen, bekommt er von mir alle Freiheit, die er braucht.

Ich hoffe wirklich, dass wir drei uns in Daytona ein bisschen austauschen können. Klar, wir werden zuerst 20 Minuten lang in alten Geschichten schwelgen und dann werden Kevin und Romain mich eine Stunde lang verarschen – darin sind sie echte Meister.

Ich werde oft gefragt, was ich in meiner Freizeit so mache und wenn ich antworte, dass ich gerne in Flugzeuge steige und zu Autorennen fliege, dann glauben das die wenigsten.

„Du siehst dir Autorennen an? Welche Drogen nimmst du denn?“

„Ich kenne mich doch sonst nirgends aus“, sage ich dann. „Was sollte ich sonst schon groß machen?“

Ich mag natürlich auch andere Sachen. Aber abgesehen vom Motorsport gibt es in meinem Leben nichts, wofür ich eine Flugreise auf mich nehmen oder Geld für eine Eintrittskarte ausgeben würde. Da bin ich nicht der einzige. Motorsport ist mein Leben und ich habe nie etwas anderes gekannt. Ich habe seit 1986 nichts anderes gemacht und kenne alle meine Freunde von dort. Gerade heute Morgen habe ich mit meinem alten Chef, Malcolm Wilson, gesprochen. Sein Team M-Sport, dessen Vorstand ich war, hatte vor ein paar Tagen die Eröffnungsrunde der Rallye-Weltmeisterschaft in Monte Carlo 2022 gewonnen und wir haben uns darüber unterhalten. Malcolm ist neben Niki Lauda, Carlos Sainz senior und Gene Haas einer der vier Menschen, die den größten Einfluss auf mich im Motorsport hatten und ich verdanke ihnen verdammt viel. Klar kann es manchmal etwas inzestuös werden, aber solange wir uns nicht paaren, interessiert das doch niemanden, oder?

Einmal musste ich in einem Jahr 200 Tage mit Carlos Sainz verbringen. Aber das ist ein alter Hut, also, was gibt’s Neues in der Welt von Haas? Nun, die Konstruktion hat, wie versprochen, begonnen, was schon mal positiv ist. Das Chassis ist einen Tag verspätet aus England gekommen, wo

es lackiert wurde, aber so ist das nun mal. Bei Dallara hat es trotzdem eine Mini-Panik ausgelöst, da ganz nebenbei auch noch ein paar Bestandteile verzögert geliefert wurden. Wegen Covid ist dieses Jahr alles verzögert und verspätet. Da kann man nichts machen und ich mache mir auch keine Sorgen. Bei den Herrschaften in Italien schaut es da schon anders aus, aber das ist quasi Teil ihres Jobs. Ich sollte das vielleicht auf ihre Visitenkarten schreiben.

„Simone Resta – technischer Leiter bei Haas F1 & Weltmeister in Panikmache“

Wird schon werden!

Heute Morgen habe ich meine Frau und Tochter daran erinnert, dass dies meine letzte Woche zu Hause ist, bevor es wieder losgeht.

„Nächste Woche geht der Rennzirkus los“, sagte ich.

Sie haben nicht wirklich viel erwidert, aber ich weiß, was sie dachten: „Endlich! Zehn Monate Ruhe und Frieden.

Die meisten Menschen können nicht verstehen, wie solch ein verrücktes Nomadentum sich mit dem Familienleben vereinbaren lässt. Ich habe meine Frau vor fast 30 Jahren kennengelernt und zu jener Zeit war ich bereits im Motorsport unterwegs. Meine Abwesenheit von zu Hause ist also im Gegensatz zu meiner Anwesenheit zu Hause völlig normal. Meine Frau und meine Tochter Greta kennen es nicht anders. Manchmal frage ich mich schon, wie es wäre, wenn ich die ganze Zeit zu Hause wäre. Doch das geht schnell vorbei – nach 30 Sekunden bekomme ich Schweißausbrüche und Kopfschmerzen, der Gedanke macht mir richtig Angst!

VORSAISON

Samstag, 5. Februar 2022 – Maranello, Italien

Daytona hat Spaß gemacht. Normalerweise bin ich jedes Jahr dabei, aber wegen Covid habe ich die letzten zwei Jahre ausgesetzt. Es war ein gutes Gefühl, wieder vor Ort zu sein. Ich war allerdings nur sechs Stunden dort und hätte ohne Weiteres zwei Tage bleiben können. Ich hatte ein paar ernsthafte Gespräche. Ich bin halt einfach der King, wen interessiert schon das 24-Stunden-Rennen oder Daytona? Wie wäre es mit 24 Stunden Günther? Das wäre eine echte Herausforderung!

So sehr ich dem Motorsport auch verfallen bin, muss ich doch zugeben, dass es gut tut, wenn ich der Formel 1 hin und wieder für ein paar Stunden den Rücken kehren kann. Eine solche Chance bietet sich mir nicht alle Tage, aber wenn sie sich bietet, dann immer just im richtigen Moment. Das ist womöglich der Grund dafür, dass ich so viel rede, wenn ich dann vor Ort bin. Denn sobald ich aufhöre zu reden und meinem Gegenüber Fragen zu stellen, fängt mein Gegenüber an, mich über die Formel 1 auszufragen und das würde mir den ganzen Spaß verderben. Ich muss also unaufhörlich reden. Die Atmosphäre in Daytona ist komplett anders als in der Formel 1. In der Formel 1 kann es mitunter ziemlich ernst und sachlich zugehen, wohingegen Daytona total entspannt ist. Sobald ich dort ankomme, fühle ich mich, als würde eine Last von mir abfallen. Es ist herrlich.

Lustigerweise war die erste Person, der ich nach meiner Ankunft im Fahrerlager über den Weg gelaufen bin, Kevin. Er war mit einem Golfmobil

unterwegs, das viel zu mächtig für ihn aussah. „Was machst du denn?“, sagte ich. „Du beanspruchst ja das ganze Gelände für dich!“ Ich glaube, wir haben uns etwa 25 Minuten lang unterhalten und es war echt gut, ihn wiederzusehen. Ich weiß natürlich nicht, wie er das sieht, aber persönlich denke ich schon, dass wir wieder Freunde sind. Das erste, was Kevin zu mir sagte, war, dass er nicht dachte, dass er letztes Jahr für uns hätte fahren können, da wir nicht wettbewerbsfähig waren. „Das ist doch genau das, was ich dir gesagt habe, als ich dich gefeuert habe“, erwiderte ich.

Zu dem Zeitpunkt, als ich Kevin und Romain davon unterrichtete, dass wir sie 2021 nicht weiter beschäftigen würden, hatten Gene und ich bereits beschlossen, den 2020er-Boliden 2021 zum Einsatz zu bringen. Ich versuchte den beiden klarzumachen, welche Auswirkungen es haben würde, wenn sie einen alten und nicht wettbewerbsfähigen Rennwagen fahren würden – und zwar nicht nur auf ihre jeweilige Karriere, sondern vor allem auch auf ihren Gemütszustand. Ich glaube nicht, dass die Botschaft damals wirklich bei ihnen ankam, aber sobald sich die wahre Situation im Laufe der Saison offenbarte, erkannten sie vielleicht, dass Günther ihnen einen Gefallen getan hatte. Kevin hat mittlerweile einen guten Job beim Chip Ganassi Racing-Team für Sportwagen in Amerika und beim Peugeot WEC-Team in Europa, wo er neben Paul di Resta und Jean-Éric Vergne fährt. Das Rennen in Daytona war sein Debüt mit Chip Ganassi und hätte er während P2 nicht einen Platten gehabt, hätte er vermutlich mit einem Sieg seinen Einstand gefeiert. Zusätzlich hat er in Dänemark einiges an F1-Arbeit geleistet und ein paar TV-Werbespots gedreht. Das freut mich für ihn, wirklich. Er ist noch ziemlich jung, wer weiß also, was ihm in Zukunft noch offen steht.

Ich bin am Dienstag, den 1., in Italien angekommen. Unser Büro in Maranello, in dem ich arbeite, wann immer ich hier bin – so auch jetzt – befindet sich am Hauptsitz von Ferrari, allerdings in einer komplett separaten Einrichtung. Das muss auch so sein. Wie ich bereits erwähnt habe, kann ich nicht einfach zulassen, dass diese Bastarde all unsere Geheimnisse stehlen. 2020 beschlossen wir, unsere Arbeitsabläufe zu analysieren und zu überdenken, so auch unsere Technik und Entwicklung. Gene hat nie ein Geheimnis daraus gemacht, dass er seine Entscheidung, ob

er dabei bleiben sollte oder nicht, alle fünf Jahre überdenken wollte, und da wir das Team 2015 starteten, war es 2020 an der Zeit, diese Überlegungen anzustellen. Zum Glück hat er beschlossen, mich nicht zum Teufel zu jagen und sobald diese Entscheidung feststand, begann ich, unsere Arbeit zu analysieren und Abläufe zu überdenken.

Als die Budgetdeckelung bekanntgegeben wurde, mussten einige Leute bei Ferrari entlassen werden. Das war vermutlich bei vielen anderen Teams auch der Fall, und während es nicht ideal war, war es auch eine Chance. Zu der Zeit waren wir noch bei Dallara untergebracht und nach einem Treffen mit Mattia, der seit ewig und noch länger bei Ferrari war, kam der Vorschlag, nach Maranello zu übersiedeln und einige der dort entlassenen Mitarbeiter zu übernehmen. Ferrari hatte vor der Budgetdeckelung ein neues Werk gebaut, das jetzt auf einmal leer stehen würde und da es von Ferraris eigenem F1-Betrieb abgeschirmt war, war es perfekt für uns. Wir haben nach wie vor einige Leute bei Dallara, aber es sind bei Weitem nicht mehr so viele wie früher. Ich muss sagen, dass Maranello kein schlechter Arbeitsplatz ist. Ich habe hier mehr Freunde als ich dachte und das Essen ist verdammt gut.

Unser Verhältnis mit Ferrari war schon immer sehr gut und es entwickelt sich ständig weiter. Ich glaube, meine persönliche Beziehung mit Mattia trägt einen wichtigen Teil dazu bei. Wir sind seit Langem befreundet und wenn es einmal ein Problem gibt, finden wir eine Lösung. Oder besser gesagt, er findet eine Lösung. Ich bin aggressiv und stur, während er versöhnlich und ausgeglichen ist. So funktioniert das einwandfrei zwischen uns.

Das neue Simulatorprogramm schaut gut aus und sollte nächste Woche oder so für Mick und Nikita bereitstehen. Letzte Woche hat unser leitender Renningenieur Ayao vorbeigeschaut und einige Einheiten mit einem Testfahrer absolviert, die anscheinend richtig gut verliefen. Es ist nach wie vor etwas Entwicklungsarbeit nötig und der eine oder andere Fehler muss noch ausgemerzt werden. Das sollte aber nicht allzu lange dauern. Ich glaube, Nikita kommt als erster dran und ich bin schon gespannt, wie es ihm ergehen wird. Auch Mick wird hoffentlich noch vor Barcelona, definitiv aber vor Bahrain, zum Zug kommen.

Gestern war ein wichtiger Tag für Haas – wir waren das erste Team, das den Rennwagen und die Rennlackierung für die neue Saison vorgestellt hat. Auch wenn es nur eine digitale Version war, vermittelte es den Medien und der Öffentlichkeit doch einen guten ersten Eindruck eines F1-Boliden, der den neuen technischen Richtlinien entsprechend entworfen wurde. Falls Sie es nicht wissen, umfasst das neue Reglement unter anderem 18-Zoll-Reifen, einen Boden mit Ground Effect, der dazu beiträgt, dass die Fahrzeuge leichter am Boden bleiben, sowie einen vereinfachten Frontflügel und dramatischen Heckflügel. Aber ich möchte Sie nicht mit allzu vielen technischen Details langweilen. Die wahren Fans wissen ohnehin, dass der erste Launch des Jahres dem ersten Weihnachtstag gleichkommt und spätestens jetzt alle der kommenden Saison entgegenfiebern.

Glaubt man Simone, waren das Design und die Konstruktion das komplizierteste Projekt, an dem er in seiner 21-jährigen Karriere beteiligt war. „Ich kann mich an keine derart umfangreichen Änderungen erinnern“, sagte er. Die digitale Darstellung sieht schon mal fantastisch aus, aber trotzdem gibt es noch jede Menge Unsicherheiten und wir wissen nicht, was uns in Barcelona erwartet.

Warum haben wir also so früh schon gelauncht? Ganz einfach: In den Anfangszeiten von Haas waren wir immer die ersten, die ihren neuen Boliden vorstellten. Als kleinstes Team war das unsere Chance, eine Zeitlang im Rampenlicht zu stehen und etwas Aufmerksamkeit zu bekommen. Nach einer Weile wurde es regelrecht von uns erwartet, als erste zu präsentieren. Sofern du nicht bei den großen Teams mitmischt, interessiert sich so gut wie niemand für deinen Launch und deshalb war dieser Moment für uns immer wichtig. Letztes Jahr zählt nicht, da wir einen Wagen vorstellten, der quasi gerade eben schon präsentiert worden war. Es macht doch null Sinn, einen alten Hut als neu zu verkaufen und als erster zu launchen. Damit machst du dich nur lächerlich. Aber jetzt, da alles wieder auf Schiene und neu ist, haben wir beschlossen, uns unsere Krone zurückzuholen.

Der Launch eines neuen F1-Boliden ist viel umfangreicher und aufwändiger, als man glauben möchte. Es geht nicht nur darum, digitale Impressionen des Rennwagens zu erstellen und gemeinsam mit den

Presseaussendungen an die Medien zu schicken. Das mag früher so gewesen sein, aber seither hat sich viel geändert. Heute muss alles von einer ganzen Armee verschiedener Meinungsträger abgezeichnet werden. Vorstand, Sponsoren, die Marketingabteilung, jeder hat etwas zu sagen und eine Menge Kästchen müssen abgehakt werden. Es wird immer jemanden geben, der mit irgendetwas unzufrieden ist, der etwas geändert haben möchte oder Fragen hat. Je früher wir auf diese Dinge reagieren können, desto besser für das gesamte Team.

Die größte Herausforderung ist es, ein Bild zu veröffentlichen, das sowohl die Neugier der Presse als auch der Öffentlichkeit befriedigt, ohne dabei zu viel hinsichtlich der Geometrie preiszugeben. Wenn du das nicht schaffst, versorgst du die Konkurrenz möglicherweise mit wichtigen Informationen. Ich glaube – oder hoffe zumindest – dass uns der Spagat gelungen ist.

Das einzige, über das ich aktuell Bericht ablegen muss, ist der Fortschritt bei der Konstruktion. Sie haben die ganze Woche auf irgendwelche Bestandteile gewartet (die verspätet sind), daher wird die nächste Woche unter Hochdruck gearbeitet werden. Jetzt, da der Launch vorbei ist, kann ich mich wenigstens darauf konzentrieren, die Jungs mit Lösungen für alle möglichen Probleme, die in letzter Minute auftauchen, zu unterstützen. Das ist wahrscheinlich meine größte Stärke und es macht mir richtig Spaß. Wir sind allerdings ein bisschen spät dran, was Grund zur Sorge bereitet. Sofern die Teile tatsächlich wie von den Lieferanten versprochen ankommen, sollte alles in Ordnung sein. Ist das nicht der Fall, dann … ist die Kacke am Dampfen und es wird ungemütlich!

Ich befinde mich jetzt im täglichen Austausch mit Ayao, Simone und Stephen Mahon, dem globalen Programmdirektor bei Haas, der für die Planung und Organisation der Konstruktion verantwortlich ist. Die nächsten beiden Wochen sind entscheidend und ich muss ganz genau wissen, was los ist, speziell, wenn es ein Problem gibt. Ich bin nämlich, falls ich es noch nicht erwähnt habe, ein Profi, wenn es darum geht, zu verhindern, dass aus kleinen Problemen große werden. Immerhin bin ich schon lange im Geschäft und ich glaube, die meisten bei Hass respektieren meine Erfahrung und schätzen die Tatsache, dass ihr Teamchef mit anpackt. Am

Ende des Tages haben sie ohnehin keine verdammte Wahl. Ich muss auch in der Lage sein, Gene Feedback zu geben – ein weiterer Grund dafür, dass ich immer top informiert sein muss.

Meine andere Hauptaufgabe besteht darin, das Team bei der Vorbereitung auf die Rennwochenenden zu unterstützen. Die Liste der zu erledigenden Dinge ist so lang wie ein Elefantenrüssel. Aufgrund der Größe unseres Teams (entscheidend kleiner als die anderen) und da ich letztendlich für das Budget verantwortlich bin, muss ich in so gut wie jeden Aspekt eingebunden sein. Es mag Leute geben, die behaupten, ich sei ein Kontrollfreak, aber wenn man vom ersten Tag an die volle Verantwortung hat, ist es relativ schwierig, locker zu bleiben. Was mich davon abhält, eine echte Nervensäge zu werden, ist der Umstand, dass ich mich mit guten Leuten umgebe, die mich bei Verstand halten. Solange ich weiß, dass sie alles im Griff haben, kann ich mich ein bisschen zurücknehmen, sie in Ruhe lassen und mich auf etwas anderes konzentrieren.

Letzte Woche hat ein neuer Marketingchef angefangen. Normalerweise wäre es ein ziemliches Chaos, eine so wichtige Position in solch einer geschäftigen Zeit neu zu besetzen, aber dem ist diesmal nicht so. Vor seinem Start war ich immer der De-facto-Marketingchef von Haas F1. Um ehrlich zu sein, habe ich die Arbeit nicht sonderlich gemocht. Ich habe zwar mein Bestes gegeben, aber ich war definitiv fehl am Platz. Marketing-Leute haben heutzutage für alle möglichen Aufgaben alle möglichen Qualifikationen, während ich keine Qualifikation für irgendwas habe. Er ist erst seit einer Woche oder so im Job, aber ich merke jetzt schon einen Unterschied. Ich habe ihn noch nicht gefragt, ob er Probleme hatte, hinter mir aufzuräumen, aber ich bin mir sicher, dass er es mich wissen lassen wird.

Freitag, 11. Februar 2022 – Maranello, Italien

Aston Martin hat vor einigen Tagen sein neues Fahrzeug vorgestellt. Laut unseren Jungs gibt es keine großartigen Überraschungen. Es stehen noch acht weitere Launches auf dem Programm, aber bis wir in Barcelona sind, werden wir nichts Genaues darüber erfahren. Unser eigener Bolide schaut richtig gut aus. Es gibt noch eine Menge Fragen zu klären, aber die sind alle positiver Natur oder zumindest drehen sie sich alle um die Konstruktion eines neuen Rennwagens statt um die Neugestaltung eines bereits bestehenden Fahrzeugs. Wenn ich um diese Jahreszeit nicht in Panik verfalle, dann weiß ich, dass etwas schief läuft – und im Moment befinde ich mich quasi in Dauerpanik. Es fühlt sich an wie in den guten alten Zeiten und auch wenn wir eher vorsichtig sind, lässt die allgemeine Stimmung im Team doch auf Gutes hoffen. Auch wenn ich das dem Team bereits das ganze letzte Jahr versprochen habe, ist es doch etwas anderes, wenn man es dann tatsächlich eintritt. Es liegt eine Vorfreude in der Luft, die fast mit Händen zu fassen ist. Das gesamte Team scharrt in den Startlöchern. Die Atmosphäre, die durch Hoffnung geschaffen wird, ist wirklich das Lebenselixier eines jeden Sports.

Die Entwicklung eines Rennwagens ist ein interessantes Unterfangen. Es macht süchtig, ist herausfordernd, frustrierend, kann einen zur Weißglut treiben und doch so viel geben. Es ist ein permanenter Kampf. Je mehr man gibt, desto mehr kann man erreichen und desto besser sollte das Fahrzeug werden. Im Rallye-Bereich ist die Deadline für die Entwickler in der Regel der Freigabetermin, während es in der F1 die erste Testfahrt ist. Das heißt, dass du solange entwickeln kannst, bis der Bolide die Werkstatt zum ersten Mal verlässt. Das hat zur Folge, dass du das meiste aus den vorgegebenen Richtlinien herausholen kannst. Diese Zeit musst du bis zur letzten Sekunde ausnutzen. Wenn dein Rennwagen einen Monat oder auch nur eine Woche vor der ersten Testfahrt fertig ist, dann hast du etwas falsch gemacht. Jede Minute zählt.

Die Budgetdeckelung hatte auf die großen Teams eine viel größere Auswirkung als auf die kleinen, da wir es bereits gewohnt sind, nicht nur mit weniger Geld zu arbeiten, sondern auch mehr herauszuholen. Hoffentlich gereicht uns das zum Vorteil.

Eine der Fragen, die mir häufig gestellt werden, ist, was ich aus meiner Zeit im Rallye-Geschäft am meisten vermisse. Nun, abgesehen von meinen Kollegen dort, die ich tatsächlich sehr vermisse, vermisse ich den Abwechslungsreichtum, den das Reisen in der Rallye mit sich bringt. Bei der Formel 1 ist es ein ständiges Hin und Her zwischen Rennstrecke und Hotel, Rennstrecke und Hotel oder Flughafen. Manchmal schaffst du es vielleicht an einem Donnerstag- oder Freitagabend zu einem Essen in ein Restaurant, aber generell bewegst du dich nur zwischen der Rennstrecke und deinem Hotel hin und her. Ich glaube, Musikern geht es ähnlich. Wenn die auf Tournee sind, spielen sie wahrscheinlich in einer größeren Stadt und sie sind dann zwischen Veranstaltungsort, Hotel und Flughafen unterwegs. Die Stadt selbst oder das Land bekommen sie kaum zu sehen, und wenn, dann nur oberflächlich. Im Rallye-Bereich haben wir immer einen Monat lang in Afrika getestet und jede Nacht in einem anderen Hotel an einem anderen Ort verbracht. So haben wir nicht nur das Land gesehen und kennengelernt, sondern auch die Bevölkerung getroffen, was in der Formel 1 nicht wirklich der Fall ist. Hotelrezeptionisten und Kellner sind diejenigen, mit denen wir am meisten Kontakt haben.

Außerdem vermisse ich den Mangel an Ordnung, den ich aus meinen Anfangstagen bei der Rallye kenne. Alles war sehr frei und zusammenhangslos, als ich in den 1980er-Jahren angefangen habe. Ein Grund dafür war sicher, dass wir keine Mobiltelefone hatten. Du hast einen Wagen bekommen, den hast du getestet und am Ende eines jeden Tages hast du einen ausführlichen Bericht gefaxt. Das war oft die einzig mögliche Art der Kommunikation und wenn du ein neues Teil oder Ähnliches brauchtest, konntest du nicht einfach zum Telefon greifen, da es einfach kein Netz gab. Das war in Afrika quasi Normalzustand. Nicht nur das hat sich aber mit der Zeit geändert, sondern infolgedessen auch das Verhalten der Fahrer. Heutzutage ist das Verhalten eines Rallye-Fahrers dem eines F1-Fahrers sehr ähnlich. Das hat in erster Linie damit zu tun, dass sie gut versorgt sind und alles bestens organisiert ist. Die meisten sind zwar nach wie vor verrückte Hühner, das gehört zum Job. In der Formel 1 musst du in erster Linie sehr fit sein, in der Rallye hingegen leicht irre.

Die Variablen in der Rallye sind ungleich größer als in der F1, weshalb diese Disziplin viel mehr Reaktionsfähigkeit erfordert. Und die betrifft nicht nur das Terrain, sondern auch das Wetter und das Klima. Man nehme zum Beispiel die Rallye von Monte Carlo – da kann auf einen vereisten ein vollkommen trockener Abschnitt folgen. Autarkie ist ein weiteres Merkmal eines Rallye-Fahrers. In der F1 hast du einen ganzen Haufen Konstrukteure, die dir sagen, was du wissen musst und was du zu tun hast, während du in der Rallye auf dich selbst und deinen Copiloten angewiesen bist. Ich würde sagen, sowohl die Bandbreite als auch das erforderliche Talent sind in der Rallye größer.

Mein einziges anderes Problem diese Woche sind die letzten verbleibenden Sponsorenverträge – und die muss ich wirklich noch vor Barcelona unter Dach und Fach bringen. Anstelle eines dezidierten Verantwortlichen, der sich ausschließlich um Sponsoren kümmert, arbeiten wir eher mit Agenturen zusammen, die in unserem Auftrag die Laufarbeit erledigen und uns dann vorstellen. Und was denken Sie, wen diese Glückspilze treffen, die ein Interesse daran zeigen, bei Haas F1 als Sponsoren einzusteigen? Mich. Ich gehe immer davon aus, dass das die Leute abschrecken wird, aber im Moment scheine ich mich gut zu schlagen. Zumindest hat noch niemand einen Schreianfall bekommen oder die Polizei gerufen.

Wenn ich die Verträge nicht vor Barcelona unterschrieben bekomme, ist das zwar nicht das Ende aller Tage, aber vor dem ersten Rennen muss alles unterzeichnet sein.

Am Sonntag fliege ich nach Großbritannien. Wir haben ein Werk in Banbury und dort ist im Moment so einiges los. Um ehrlich zu sein, ist im Moment überall so einiges los. Während ich mich noch beklagt habe, dass mir die Zeit davon läuft, hat jemand vorgeschlagen, dass ich mich doch klonen sollte. „Bist du verdammt noch mal verrückt?“, sagte ich. „Ich würde die ganze Zeit nur mit mir selber streiten. Das wäre ein echter Alptraum!“ Mehrere Günther? *No grazie*.

Freitag, 18. Februar 2022 – Maranello, Italien

Am Montag, den 14., ist die F1-Kommission zur ersten Sitzung des Jahres in London zusammengekommen. Es war das erste Treffen, an dem mein alter Freund Mohammed Ben Sulayem als neu gewählter FIA-Präsident teilnahm und es gab viel zu besprechen. Der erste Punkt auf der Tagesordnung war der letztjährige Grand Prix in Abu Dhabi. Halleluja, nicht schon wieder! Wie oft müssen wir das noch durchleben? Ich darf nicht darüber sprechen, was in dem Treffen besprochen wurde, nur soviel sei gesagt: Es war eine offene und ehrliche Diskussion zwischen bestimmten Mitgliedern der Kommission, die zu meiner Unterhaltung beigetragen hat. Ganz ehrlich? Ich hätte sogar Geld für ein Ticket ausgegeben, um das erleben zu dürfen. Zum Glück war das nicht nötig. Erste Reihe fußfrei, allerdings ohne Popcorn.

Der nächste Punkt auf der Tagesordnung waren die Sprintrennen. Zuerst wurden die drei in dieser Saison bereits durchgeführten Sprints analysiert und es herrschte allgemeine Einstimmigkeit darüber, dass das neue Format ein Erfolg gewesen war. Es wurde außerdem vorgeschlagen, in dieser Saison drei weitere durchzuführen, nämlich beim Grand Prix in Emilia Romagna, beim Grand Prix in Österreich sowie in Brasilien. Es wird einige Änderungen beim Punktesystem geben, aber abgesehen davon bleibt, glaube ich, alles beim Alten. Ich bin davon überzeugt, dass diese Rennen dem Sport gut tun, da sie einen Mehrwert bringen, ohne dass sie einen großartigen Mehraufwand verursachen. Um ehrlich zu sein, fände ich es gut, wenn noch mehr solcher Rennen statt weiterer Grand Prixs durchgeführt würden.

Das einzige andere nennenswerte Thema, das besprochen wurde, war, wie mit Rennen, die wetterbedingt frühzeitig abgebrochen werden mussten, umzugehen sei. Nach der Pleite, die wir letztes Jahr in Belgien erlebt hatten, hat die Kommission einige Aktualisierungen des Regelwerks vorgeschlagen. Eine dieser Neuerungen sieht vor, dass Punkte nur dann vergeben werden sollen, wenn der Spitzenreiter mindestens zwei Runden

vollständig ohne Safety Car beziehungsweise ohne virtuelle Safety-Car-Intervention gefahren ist, was ich voll und ganz unterstütze.

Michael Masi wird nicht mehr Renndirektor sein, was offensichtlich mit den Geschehnissen in Abu Dhabi zu tun hat. Ich bin der Meinung, dass die Entscheidung der FIA, ihn weiterhin dabei haben zu wollen und nicht einfach loszuwerden, die richtige ist. Allerdings steht es außer Frage, dass er nach den Vorfällen als Renndirektor abgesetzt werden muss. Egal, ob man seine damaligen Entscheidungen befürwortet oder nicht, er wäre laufend prüfenden Blicken ausgesetzt und jede seiner Entscheidungen würde hinterfragt werden. Ich habe mit niemandem bei der FIA darüber gesprochen, das ist also meine ganz persönliche Meinung. Ich mag Michael und ungeachtet dessen, was letztes Jahr passiert ist, war der Umfang der Kritik und Beschimpfungen schlicht lächerlich. Das kann ich einfach nicht gutheißen.

Den Dienstag habe ich in unserem Werk in Banbury verbracht, wo ich auch Nikita kurz sah. Ich versuche so gut wie möglich, während der Nebensaison Distanz zu den Fahrern zu halten, da ich sie während der Saison ohnehin dauernd sehe. Es scheint ihm gut zu gehen. Er hatte eine gute Zeit im Simulator letzte Woche und das Programm scheint wirkliche Fortschritte zu machen.

Am Mittwoch bin ich zurück nach Italien geflogen und, nachdem ich den Tag bei Dallara verbracht habe, nach Maranello gefahren, wo ich mich aktuell befinde. Gestern um fünf Uhr morgens haben wir den Motor zum ersten Mal angelassen – ein paar Stunden später als geplant, doch er klingt verdammt gut. Das ist immer ein gutes Gefühl und alle sind hocherfreut. Wie schnell wird er wohl sein? Das werden wir erst in einer Woche herausfinden. Wir sind aber schon fast soweit und morgen wird der Wagen von Italien nach Barcelona transportiert. Während ich hier sitze, kann ich den neuen Ferrari im Hintergrund hören. Der Blick von unserem Büro geht direkt auf die Rennstrecke in Fiorano, aber die Jalousien sind heruntergelassen, sodass ich nichts sehe. Man möchte fast meinen, sie trauen mir nicht.

Ich habe die Sponsorenverträge nach wie vor nicht vollständig abgeschlossen. Es laufen noch einige Diskussion darüber, wo wir die Logos

anbringen werden, aber wir sind uns mehr oder weniger einig. Ich muss diesen Nachmittag nur noch ein, zwei Anrufe tätigen und könnte am Ende des Tages alles unter Dach und Fach haben.

Die wirklich großen Neuigkeiten diese Woche, und zwar nicht nur aus Sicht von Haas, sondern für den Motorsport im Allgemeinen (ganz zu schweigen von der Modebranche), ist das Video, das diese Woche von unserem Social-Media-Team in den sozialen Netzwerken veröffentlicht wurde. Ich führe dabei einige unserer neuen Outfits vor und anstatt mich zu zeigen, wie ich einfach nur mit meinen Händen in den Hosentaschen dastehe und in die Kamera schaue, wurde das Ganze mit „Careless Whisper“ von George Michael unterlegt! Die Leute im Büro fingen plötzlich zu lachen an und schon hatte ich eine E-Mail von meinem Geschäftspartner in den Staaten im Posteingang, in der er meinte, ich sei ein Supermodel. Mein Fehler, dass ich auf den Link geklickt habe. „Was zur Hölle ist das?“, fragte ich. Es gibt ein paar Dinge, die man nicht ungesehen machen kann. Ich bin traumatisiert! Ein paar Minuten später erhielt ich eine Nachricht von meiner Tochter. „Schick, Papa!“, schrieb sie. „Du machst dich echt gut als Model.“

Warum tun die Leute mir das an? Ich habe schließlich einen Ruf zu verlieren.

Nun gut. Nächster Stopp ist Barcelona. Um ehrlich zu sein, bin ich wirklich nervös. Das Team und ich haben unser Bestes gegeben, um einen Boliden bereitzustellen, der uns wieder wettbewerbsfähig macht, und der Moment der Wahrheit steht kurz bevor.

TESTING

Dienstag, 22. Februar 2022 – Circuit de Barcelona-Catalunya, Barcelona, Spanien

9.00 Uhr

Ich bin um sechs Uhr heute Morgen an der Rennstrecke angekommen und der erste Mensch, den ich sah, war Stuart, unser Kommunikationschef – und er sah besorgt aus.

„Günther, ich muss mit dir reden“, sagte er.

Ich dachte, *Shit, here we go*. Die Testfahrt hat noch nicht einmal begonnen und wir haben schon Probleme.

Er sagte mir, dass Russland kurz davor sei, in die Ukraine einzumarschieren. Für kein anderes Team wäre das an und für sich ein Problem, aber für uns könnte es zu einem Desaster werden. Nicht nur, dass wir einen russischen Fahrer haben, auch unser Titelsponsor ist Russe. Am liebsten möchte ich mich im Moment nicht damit auseinandersetzen.

Ungefähr eine Stunde später sah ich Nikita. Jeder versucht, sich in seiner Gegenwart so normal wie möglich zu benehmen, aber dieser konkrete Elefant im Zimmer ist so groß wie ein verdammter Berg! Zumindest laufen die Vorbereitungen in der Garage okay, was schon mal viel wert ist. Das Hauptproblem, mit dem wir uns im Moment herumschlagen, ist ein gewisses Porpoising auf gerader Strecke. Dabei handelt es sich um ein aerodynamisches Phänomen, das mit dem Abtrieb

bei neuen Boliden zu tun hat und zu sprunghaften Bewegungen führt. Im Prinzip hat es mit dem Ground Effect zu tun – wenn der Wagen fester auf die Strecke gepresst wird, führt das zu einem größeren Abtrieb. Erreicht er dann aber seine Höchstgeschwindigkeit, verringert sich die Fahrthöhe, wodurch der Luftzug unter dem Wagen verloren gehen kann und der Wagen angehoben wird. Kommt es im Anschluss dann wieder zu einem Ground Effect, startet dieser Prozess von Neuem. Wie dem auch sei, das ist im Moment das Problem des technischen Teams und ich hoffe, sie kriegen es gebacken.

Den restlichen Tag habe ich damit zugebracht, mich mit den Jungs zu unterhalten und Interviews zu führen. Jeder will über die Situation in Russland Bescheid wissen, aber was kann ich schon groß dazu sagen? Ich bin nicht Wladimir Putin! Ich musste die Reporter wiederholt fragen, ob sie mit mir über den Rennwagen oder das Team sprechen wollten. Immerhin war das der Grund ihrer Anwesenheit. Sie haben die Nachricht verstanden.

Es fühlt sich gut an, das ganze Team wieder zusammen zu haben. Ich hoffe nur, der Wagen ist so gut wie wir alle annehmen.

Mittwoch, 23. Februar 2022 – Circuit de Barcelona-Catalunya, Barcelona, Spanien

14.00 Uhr

Ich habe miserabel geschlafen. Mein Hirn ist wie ein Hamsterrad und im Moment gibt es zu viel verdammte Ablenkung. Als wir zur Strecke aufbrachen, war es noch dunkel, also habe ich versucht, noch ein bisschen zu schlafen. Als ich ankam, habe ich gefrühstückt und bin dann direkt zur Garage. Zumindest ist das Wetter okay. Man muss immer die positiven Aspekte sehen.

Nikita war der erste Fahrer auf der Strecke, aber nach 20 Runden entdeckten wir ein Kühlleck und haben beim Versuch, es zu kitten, wertvolle Streckenzeit verloren. Das ist so verdammt typisch. Er konnte vor dem Mittagessen auf die Strecke zurückkehren, allerdings nur für ein paar Runden.

Was erste Vormittage auf der Strecke betrifft, war dieser wirklich beschissen und der Nachmittag war auch nicht viel besser. Mick hatte die meiste Zeit auf seinem Hintern zugebracht, da wir einen beschädigten Boden hatten und er nur 23 Runden schaffte. Nur Bottas und Kubica bei Alfa Romeo kamen auf weniger Runden als unsere Fahrer. Verdammt noch mal!

Irgendwann heute meinte ein Freund von mir, dass ich ein Talent dafür hätte, Scheiße aufzuspüren und mitten drin zu landen.

„Günther“, sagte er, „ich mag dich, aber du bist eine wandelnde Katastrophe!“

Er ist ein guter Freund. Man kann sich also ausmalen, was diejenigen sagen, die mich nicht mögen. Er hat zwar nur Spaß gemacht, aber in den letzten Jahren hat sich alles, was ich angefasst habe, in Scheiße verwandelt! Ich sagte meinem Freund: „Es ist nicht alles meine Schuld, du Arschloch. Ich brauche eine Pause!“

Nach der Testfahrt hatte ich eine Sitzung mit Stuart und anschließend ein sehr langes Telefonat mit Gene. Er ist besorgt wegen der Situation in Russland und hat für morgen nach der Testfahrt ein Treffen mit dem Vorstand von Haas Automation eingeplant. Ich hatte auch einige diesbezügliche Anrufe von Sponsoren, die wissen wollten, wie wir damit umgehen würden. Jeder möchte Antworten, aber ich kann keine geben. Stuart hat vorgeschlagen, dass ich mich eine Weile bedeckt halten und nicht mit den Medien sprechen sollte, was eine gute Idee ist. Ich brauche wirklich eine Pause.

Ab ins Bett. Ich bin erledigt!

Donnerstag, 24. Februar 2022 –
Team Hotel, Barcelona, Spanien

22.00 Uhr

Halleluja. Was für ein Tag! Ich musste mir Notizen machen, um nichts zu vergessen.

Als ich aufgewacht bin, wurde auf allen Kanälen vom Einmarsch Russlands in der Ukraine berichtet . Großartig! Die Leute, die direkt davon betroffen sind, tun mir natürlich leid, aber ich kann mich nur um mein eigenes Schiff kümmern. Im Motorsport sind derzeit alle Augen auf uns gerichtet. Ich habe heute Vormittag mein Telefon erst eingeschaltet, nachdem wir an der Strecke angekommen waren, da ich wusste, dass es ununterbrochen klingeln würde. Als ich es endlich einschaltete, warteten bereits über 100 Text- und ungefähr 70 Sprachnachrichten auf mich.

Der erste, den ich bei meiner Ankunft sah, war einer unserer Ingenieure, der mich sofort zum Lachen brachte.

„Günther“, sagte er, „nur Haas schafft es, sowohl einen russischen Fahrer als auch einen russischen Sponsor zu haben, wenn die ganze Welt die Russen hasst, weil sie in die Ukraine einmarschiert sind!“

Ich habe mir vor Lachen fast in die Hosen gemacht. Wo er recht hat, hat er recht – es scheint ein regelrechter Fluch auf uns zu lasten. Vielleicht sind Kevin und Romain schuld? Ich dachte, zwischen Kevin und mir wäre alles wieder in Ordnung, aber man kann nie wissen. Vielleicht sitzen sie zu Hause und stecken Nadeln in Puppen mit meinem Konterfei, wer weiß das schon?

Der Ingenieur mag zwar nur gescherzt haben, aber er hat recht. Mit einem russischen Sponsor *und* einem russischen Fahrer wollte natürlich jeder wissen, wie wir auf die Invasion reagieren würden. Es war ziemlich heftig und wir entschieden uns, erst einmal nichts zur Presse zu sagen, bis ich nicht mit dem Vorstand gesprochen hatte. Als erstes musste ich sicherstellen, dass die Jungs in der Garage mit den Testfahrten unbehelligt weitermachen konnten. Das war bis zu einem gewissen Punkt ziemlich

einfach, da sie alle extrem fokussiert sind, aber ich musste ein sehr schwieriges Gespräch mit Nikita führen. Ich weiß, dass sein Vater Dmitry, der Hauptaktionär unseres Hauptsponsors Uralkali, eng mit Wladimir Putin befreundet ist und am Ende des Tages möchte ich nicht, dass unser Team mit jemandem assoziiert wird, der einen verdammten Krieg vom Zaun bricht. Nikita meinte, dass ihn Politik nicht interessiere und dass er einfach nur fahren wolle. Ich kann ihn verstehen, aber hier geht es um mehr als seine Befindlichkeiten. Es ist extrem schwierig für alle von uns.

Auf der Strecke war es ein ziemlich guter Tag. Nicht brillant, aber besser als gestern. Mick ging früh raus, fuhr die schnellste Rundenzeit mit 1:21.949 und schaffte insgesamt 66 Runden, was der Distanz des kompletten spanischen GP entspricht. Er schien happy zu sein. Nikita hingegen stoppte nach nur sieben Runden mit einer beschädigten Benzinpumpe und die Fahrt wurde mit der roten Flagge beendet. Die Jungs haben ihr Bestes gegeben, um den Schaden zu beheben und in seiner vorletzten Runde erreichte Nikita eine Zeit von 1:21.512, während wir insgesamt 108 Runden schafften. Nikita wird am Freitagvormittag weitermachen und Mick wird die Testfahrt am Nachmittag beenden.

Was die Jungs in der Garage aktuell bei der Stange hält, ist die Tatsache, dass der neue Bolide ganz offensichtlich Potenzial hat. Und dieses Potenzial ist, im Gegensatz zum Rest, ausnahmsweise greifbar. Es ist real. Der Einmarsch Russlands in der Ukraine ist auch real, ganz klar, aber dort haben wir keinen Einfluss – was unseren Boliden betrifft, aber schon. Seit Beginn der Invasion waren wir laufend der Meinung von anderen ausgesetzt. Die Menschen haben im Allgemeinen zwei Dinge gemein: Eine Meinung und ein Arschloch, und wenn diese beiden aufeinandertreffen, kann nur Scheiße herauskommen.

Sobald die Testfahrt abgeschlossen war, ging ich in mein Büro, um an der Vorstandssitzung teilzunehmen. Man wollte von mir wissen, was ich als Teamchef von der ganzen Sache hielt, also sagte ich ihnen offen und ehrlich meine Meinung. „Wir sollten auf das Uralkali-Branding verzichten“, sagte ich. „Die Rennlackierung würde ich in Weiß halten und damit die ganze verdammte Öffentlichkeit vor vollendete Tatsachen stellen.“

Jedes einzelne Vorstandsmitglied war meiner Meinung, sodass die Sitzung innerhalb von ein paar Minuten vorbei war. Es gab keine Debatte. Wir hatten beschlossen, im Interesse von Haas und im Interesse des Sports zu handeln. Hätten wir an Uralkali als Sponsor festgehalten und das durch das entsprechende Branding als Teil der Rennlackierung kundgetan, wären wir nicht nur von den Medien, sondern auch von den Fans und der FIA gekreuzigt worden. Das käme einem Selbstmord gleich und das ist etwas, was ich gerade gar nicht gebrauchen kann – ich habe so schon genug um die Ohren!

Nach der Vorstandssitzung habe ich den Vorsitzenden von Uralkali angerufen, um ihn von unserer Entscheidung zu unterrichten. Ich glaube, er hatte diese Nachricht bereits erwartet. Ich hätte auch Nikitas Vater anrufen können, aber jedesmal, wenn wir uns unterhalten, kommt es zum Streit. Obwohl die Entscheidung einstimmig getroffen worden war, bat ich den Uralkali-Vorsitzenden, mir zu gegebener Zeit Rückmeldung über ihren Standpunkt zu geben. Ich habe bis heute nichts gehört. Das alles ist, wie man so schön sagt, eine „fluide Situation“, was im Grunde nichts anderes bedeutet, dass niemand weiß, was eigentlich los ist. Dieser Begriff geistert immer wieder herum – ich nehme also an, dass es sich dabei um einen echten Trend handelt.

„Ich weiß nicht mehr, wie ich meinen Job machen soll.“

„Keine Sorge Mann, das ist ein fluider Zustand.“ Was für ein Haufen Bullshit. Wie dem auch sei, um sechs Uhr abends hat Stuart die folgende Pressemitteilung veröffentlicht:

Das Haas F1 Team wird seinen VF-22 am letzten Tag in einer komplett weißen Lackierung ohne die Uralkali-Schriftzüge einsetzen. Nikita Mazepin wird wie geplant in der Früh im Cockpit sitzen. Mick Schumacher wird das Auto am Nachmittag übernehmen. Was das Verhältnis zu unseren Partnern angeht, gibt es zu diesem Zeitpunkt keine weiteren Kommentare.

Ganz genau, nichts wird es geben! Lasst mich alle in Ruhe.

Das war so ziemlich das einzige, was wir unternehmen konnten und laut Stuart war es genau das Richtige, um die Presse, die Fans und die FIA friedlich zu stimmen. Noch weiß niemand, dass wir unsere Partnerschaft mit Uralkali aufgekündigt haben, aber so haben wir erst mal unsere Ruhe,

zumindest bis wir es öffentlich machen. Oder, wie Gene gestern Abend zu mir sagte: „Im Moment geht es nur um Schadensbegrenzung."

Jetzt habe ich eigentlich nur noch vor, den morgigen Tag zu überstehen, nach Hause zu fliegen und mich über das Wochenende versteckt und bedeckt zu halten, Zeit mit meiner Familie zu verbringen und mein Maul zu halten. Gestern und heute habe ich kein einziges Wort zu den Medien gesagt und das die Gerüchteküche nur noch mehr angeheizt.

„Günther wurde gefeuert", hieß es. „Haas ist pleite gegangen!" Nichts als Bullshit.

Auch Netflix war den ganzen Tag über lästig. Laut Stuart hat die neue Staffel von *Drive to Survive* vor ein paar Tagen gestartet. Es ist zu erwarten, dass die halbe Startaufstellung meckern wird, während es der anderen Hälfte scheißegal ist. Das ist immer so. Was soll's? Ist nur eine TV-Serie, die dem Sport aber sicher gut tut!

In Anbetracht der Dinge, die in den letzten Tagen vorgefallen sind, lege ich große Hoffnungen in die neue Staffel von *Drive to Survive*, da die Leute mit mir wahrscheinlich über andere Dinge als über Russland und Nikita sprechen wollen. Zumindest hoffe ich das. Ich habe kein Problem mit den meisten Themen, außer mit Politik und so – das ist nicht mein Ding.

Die Gerüchte, Haas würde ohne Uralkali als Sponsor untergehen, sind die ersten, auf die ich Bezug nehmen werde, sobald wir an die Öffentlichkeit treten. Das schulde ich unseren Fans und Unterstützern, denn diese machen sich echte Sorgen um die Zukunft des Teams. Es geht uns finanziell ziemlich gut, also gibt es keinen Grund zur Sorge. Im Leben geht es darum, Hürden zu nehmen und ich habe bereits einige Telefonate geführt – es wird alles gut werden. Jetzt, da ich mit Uralkali gesprochen habe, ist mein wichtigstes Anliegen, sicherzustellen, dass das Team nicht das Gefühl hat, gefährdet zu sein. Ich glaube, dass nicht nur einer unserer Fahrer – der sich womöglich gerade in die Hosen macht – ziemlich besorgt ist, sondern auch alle anderen. Im Gegensatz zu anderen Teamchefs war ich an der Rekrutierung jedes einzelnen Mitarbeiters beteiligt. Sie vertrauen mir und wir sind wie eine Familie, wenngleich auch mehr wie eine Addams Family.

Während ich hier schreibe, tagt die FIA, um zu entscheiden, wie sie mit den russischen Fahrern und dem Grand Prix in Russland verfahren soll. Ich

hatte heute Abend bereits einige Anrufe von Mitgliedern des World Council, die meine Meinung hören wollten – aber auch nur, damit sie ihre eigene Meinung rechtfertigen möchten. Diese Freude bereite ich ihnen aber nicht. Ich mag es nicht, benutzt zu werden. Diese Entscheidung müssen sie schon alleine treffen. Wenn sie sich dazu entschließen, alle russischen Fahrer von allen Grand-Prix-Rennen auszuschließen, dann macht das mein Leben auf jeden Fall einfacher, aber wir werden sehen. Am Ende des Tages wäre es am besten, Russland wäre nie in die Ukraine einmarschiert, so einfach ist das.

Als ich vor einigen Stunden ins Hotel zurückkam, habe ich Gertie angerufen, die mir zum Glück nicht allzu viele Fragen über Russland gestellt hat. Sie hat sich aber Sorgen um mich gemacht und ich konnte sie beruhigen. Danach habe ich etwas gegessen und auf einige Mails und Nachrichten geantwortet. Auf einer Skala von eins bis zehn lag die Menge an Scheiße, die ich heute erdulden musste, bei rund einer Million.

Mal ganz ehrlich, wer würde schon mit mir tauschen wollen?

Freitag, 25. Februar 2022 – Circuit de Barcelona-Catalunya, Barcelona, Spanien

16.00 Uhr

Sobald ich heute an der Rennstrecke ankam, ging, zur Abwechslung, die Scheiße so richtig los. Buchstäblich in dem Moment, als ich die Garage betrat, beklagte sich ein Mechaniker, dass sie ein Leck im Ölsystem gefunden und bei beiden Fahrten nur neun Runden geschafft hatten. Genauer betrachtet bedeutet das, dass wir an drei Testtagen gerade einmal auf einen vollen Tag gekommen sind. So ist es halt manchmal. Hauptsache, wir haben viel über den Wagen gelernt und Fortschritte in Sachen

Porpoising gemacht. Ich glaube, 80 Prozent der Teams hatten mit demselben Problem zu kämpfen.

Die Situation in Russland ist offenbar eine längerfristige Sache, aber die Reaktionen auf unsere Pressemitteilung waren sehr positiv. Ich war anfangs nicht sicher, wie die Nachricht aufgenommen werden würde, aber ich glaube, wir haben Grund zur Freude. Auch die FIA hat ein Statement zum Grand Prix in Russland herausgegeben, nämlich, dass er nicht stattfinden wird. Am Ende des Tages gibt es nur einen russischen Fahrer in der F1 und, welch Überraschung, er arbeitet für mich. Das ist so was von typisch. Mal sehen, was passiert. Im Augenblick will ich einfach nur nach Hause zu Gertie und Greta.

VORSAISON

Mittwoch, 2. März 2022 –
Steiner Ranch, North Carolina, USA

14.00 Uhr

Seitdem die Pressemitteilung raus gegangen ist, hat so ziemlich jeder Fahrer mit einer verdammten Superlizenz versucht, mir in den Arsch zu kriechen. Ich war immer schon populär, das steht außer Frage, aber wenn die Leute glauben, es gibt einen Platz in der Formel 1 zu vergeben, dann steigert sich diese Popularität ins Unermessliche. Ich habe vor ungefähr zehn Minuten eine Nachricht von einem Fahrer erhalten, dessen Namen ich besser nicht erwähne, in der er mich geradeheraus gefragt hat, ob ich Nikita fallen lassen würde. Und falls ja, ob wir uns dann unterhalten könnten? Meine Reaktion war, *Was zum Teufel? Bist du verrückt?* Ich erhalte im Moment viele Liebesbekundungen. Showtime für Günther!

Die Situation mit Nikita ist im Moment meine größte Sorge und sie bereitet uns jede Menge Probleme. Selbst wenn wir ihn im Team behielten, würde er aufgrund der Sanktionen, die manche Länder gegen russische Staatsbürger ausgesprochen haben, nicht an jedem Rennen teilnehmen können. Und was, wenn Mick eines Tages von Ferrari angerufen wird? Die Chancen stehen nicht schlecht, dass ich irgendwann mit einem Reservefahrer dastehe. Wir werden in den nächsten paar Tagen eine Entscheidung treffen müssen. Wenn wir Nikita gehen lassen, müssen wir schnell einen Ersatz finden.

Samstag, 5. März 2022 –
Steiner Ranch, North Carolina, USA

20.00 Uhr

Am Freitag, den 4., haben Gene und ich die Entscheidung getroffen, uns offiziell von Nikita und Uralkali zu trennen. Es war offensichtlich keine schwierige Entscheidung, aber bevor wir damit an die Öffentlichkeit gehen konnten, mussten wir uns mit der FIA absprechen. Wir waren an einem Punkt angekommen, an dem wir handeln mussten, wenn wir verhindern wollten, dass andere Sponsoren Haas fallen lassen würden. Hätten wir noch länger zugewartet, wären wir am Ende womöglich ohne einen einzigen Sponsor dagestanden.

Später am selben Nachmittag bin ich mit meiner Tochter nach Asheville im Westen von North Carolina gefahren, da sie dort am darauffolgenden Tag an einem Schwimmwettbewerb teilnehmen sollte. Um drei Uhr morgens, während sie tief und fest schlief, stand ich für ein Meeting mit Stuart, der sich in Großbritannien aufhielt, auf. Der Berg an Arbeit, den wir vor der Veröffentlichung unserer Entscheidung zu meistern hatten, kam einem 8.000er gleich. Darüber hinaus hatten wir noch Briefe zu schreiben und sowohl Uralkali als auch Nikita per E-Mail zu informieren. Es war eine echte Schufterei, aber um etwa sechs Uhr morgens hatten wir alles unter Dach und Fach, sodass ich zurück ins Bett gehen konnte. Die Stellungnahme war bewusst kurz gehalten:

Das Haas F1 Team hat sich dazu entschieden, die Partnerschaft mit dem Titelsponsor Uralkali sowie den Vertrag mit dem Fahrer Nikita Mazepin mit sofortiger Wirkung aufzulösen. Wie der Rest der Formel-1-Gemeinschaft ist auch das Team schockiert und traurig über den Einmarsch in der Ukraine und wünscht sich ein schnelles und friedliches Ende des Konflikts

Wir kamen heute Nachmittag aus Asheville zurück und sobald wir gelandet waren, bin ich schnurgerade in mein Arbeitszimmer, um mich mit den Konsequenzen unserer Ankündigung auseinanderzusetzen. Da ich mit meiner Tochter unterwegs war, hatte ich mein Mobiltelefon ausgeschaltet

und als ich es wieder einschaltete, hat es fast zehn Minuten lang ununterbrochen gebimmelt. Es war fast so, als wollte alle Welt mich fragen, „Wo zum Teufel hast du gesteckt, Günther?“

Stuart hat eine Menge E-Mails abgefangen, aber alle, die mich persönlich kennen, wollten mich auch persönlich sprechen. Was kann ich ihnen schon groß sagen? Sie alle kennen die Gründe für unsere Entscheidung, uns von Uralkali und Nikita zu trennen. Da gibt es nichts mehr hinzuzufügen. Im Verlauf des Tages haben mehr und mehr Leute nachgefragt, wer denn Nikita ersetzen würde und das ist es auch, was mich im Moment beschäftigt. Gene und ich haben gleich morgen Früh einen Termin, um das zu besprechen. Um ehrlich zu sein, weiß ich noch immer nicht genau, was unser Plan ist. Als Reserverfahrer scheint Pietro Fittipaldi die logische Wahl, aber er ist nicht viel mehr als ein Anfänger, auch wenn er bereits einige Male für Romain eingesprungen ist. Ich bin der Meinung, dass ein erfahrener Fahrer im Moment das Wichtigste ist – und Gene scheint derselben Meinung zu sein. Die endgültige Entscheidung liegt bei ihm, aber im Moment gibt es keinen naheliegenden Nachfolger.

Sonntag, 6. März 2022 – Steiner Ranch, North Carolina, USA

17.00 Uhr

Manchmal schafft es Gene Haas frühmorgens eine gute Idee aus dem Hut zu zaubern und als es heute darum ging, wer Nikita ersetzen sollte, hat er sich selbst übertroffen.

„Wie wäre es, wenn wir Magnussen zurückholen?“, fragte er. „Glaubst du, er würde annehmen?“

„Halleluja, Gene“, sagte ich, „du bist ein verdammtes Genie, weißt du das? Wir haben uns vor ein paar Wochen in Daytona unterhalten und ich glaube, wenn er könnte, würde er zurückkommen. Lass mich fragen.“

Um ganz ehrlich zu sein, hatte ich absolut keine Ahnung, ob Kevin zu Haas zurückkommen würde oder nicht, aber ich dachte, die Chancen, ihn zu überzeugen, stünden nicht schlecht. Es gibt zwei Dinge, in denen ich gut bin, einmal ganz abgesehen von meiner Begabung dafür, viel Mist zu erzählen, wenn der Tag lang ist. Erstens bin ich ein guter Überbringer schlechter Nachrichten und zweitens bin ich richtig gut darin, Leute von etwas zu überzeugen, sodass sie schlussendlich das tun, was ich will. Das ist es dann auch schon mit meinen Kompetenzen. Sollte ich jemals einen neuen Job finden müssen, werde ich das in meinen Lebenslauf mit aufnehmen.

Name: Günther Steiner
Geburtsdatum: Verdammt lang her
Kompetenzen: Erzählt gerne Mist, überbringt schlechte Nachrichten wie kein anderer, ist geübt in Überzeugungsarbeit

Wenn wir schon beim Überbringen schlechter Nachrichten sind: Noch ehe wir uns entschlossen hatten, bei Kevin anzuklopfen, hatten wir die Entscheidung gefällt, Pietro den Sitz im Cockpit nicht anzubieten. Er nahm die Nachricht hin, aber er war ganz offensichtlich enttäuscht. Auch wenn es nicht mein Ziel ist, Leute zu enttäuschen, so muss ich doch im allgemeinen Interesse des Teams handeln, so einfach ist das. Wir müssen dorthin zurückkehren, wo wir einmal waren und da kann ich keine Risiken eingehen. Mit anderen Worten: Ich brauche keinen weiteren Anfänger.

Ich sollte erwähnen, dass Genes Vorschlag, Kevin den Job anzubieten, nicht von ungefähr kam. Erstens kennen wir Kevin gut und er kennt uns. Ungeachtet dessen, dass unser Bolide neu ist, haben wir ein Team, das im Großen und Ganzen gut etabliert ist und so wäre es ideal, wenn wir einen Fahrer anheuern könnte, der in die Garage kommt und nach allgemeinem Händeschütteln ins Cockpit steigen und losfahren kann. Wir haben ja natürlich auch noch Mick. Kevin hat bereits mehr als hundert Grand-Prix-Einträge hinter seinem Namen und Mick würde von seiner Erfahrung nur profitieren. Wir könnten auf diese Weise auch herausfinden, wie gut Mick tatsächlich ist, denn im Moment wissen wir das nicht. Dazu kommt, dass

jeder bei Haas Kevin mag. Er ist absolut unpolitisch und möchte so wie wir einfach nur Rennen fahren. Zu guter Letzt gibt es wohl keinen besseren Weg für Gene und mich, den Jungs im Team zu beweisen, dass es uns ernst ist und wir an die guten alten Zeiten anschließen wollen, als einen Fahrer aus genau jenen guten alten Zeiten erneut anzuheuern.

Als ich zum Hörer griff, um Kevin anzurufen, hatte ich mich selbst bereits davon überzeugt, dass er der beste Mann für den Job sei.

Kevins Reaktion auf meinen Anruf hätte nicht typischer sein können. Er ist ein ziemlich ruhiger und reservierter Zeitgenosse und nachdem ich ihn gefragt hatte, was er davon hielte, zu Haas zurückzukehren und ihm darlegte, warum wir dachten, dass es funktionieren könnte, sagte er etwas in der Art wie „Ja, okay, gut." Ich dachte nur, *Wow, freut mich, dass du genauso happy bist wie ich, Kevin!*

Wir müssen noch an den Details feilen und ihn aus seinem Vertrag mit Chip Ganassi und Peugeot herausbekommen, aber ich wäre sehr überrascht, wenn sie ihm Steine in den Weg legen würden.

Was für ein großartiges Finale für ein extrem schwieriges Wochenende! Die Zukunft kann beginnen!

Montag, 7. März 2022 – Steiner Ranch, North Carolina, USA

17.00 Uhr

Als ich heute aufwachte, warteten ein paar Nachrichten von Pietros Vater auf mich. Er ist ebenso wie sein Sohn sehr enttäuscht, dass der Sitz im Cockpit nicht an ihn ging und er hat sich mit seiner Meinung nicht zurückgehalten. Das ist okay. Ich bin so etwas gewöhnt und ich verstehe es auch.

Soweit so gut. Was allerdings meine gestrige Euphorie hinsichtlich der Zukunft betrifft, hätte ich nicht weiter daneben liegen können. Nachdem sich eine beschissene Situation dank Kevin zum Guten gewendet hatte,

drehte sie wieder Richtung beschissen ab. Der Test in Bahrain startet am Donnerstag, den 10. März, und spät am gestrigen Abend wurde ich darüber informiert, dass unsere Fracht nach wie vor in Großbritannien gestrandet ist. Das für den Transport vorgesehene Frachtflugzeug saß in Istanbul fest und, um es noch schlimmer zu machen, wissen wir nicht, wann unser Transport endlich auf den Weg kommt. Jedes andere Team wird schon eifrig mit den Vorbereitungen beschäftigt sein. Wir hingegen können uns glücklich schätzen, wenn wir am Mittwoch noch irgendwas erledigt bekommen, verdammt noch mal. Die Lage ist ernst und in 15 Minuten haben wir eine Sitzung, um zu sehen, wo genau wir stehen.

Gestern meinte jemand, dass Haas einzig und allein existiere, um Inhalte für Netflix zu liefern – schön langsam glaube ich selbst daran. Warum nur ist bei uns dauernd der Wurm drin? Habe ich in einem früheren Leben etwas Schreckliches verbrochen? Wenn dem so wäre, würde das zumindest erklären, weshalb wir im Moment so viel Pech haben. In Barcelona haben wir ohne unser Zutun weniger Runden als jedes andere Team geschafft. Dann sind wir dank Putin zur unbeliebtesten Sportmannschaft des verdammten Planeten geworden und mussten uns von unserem Fahrer und unserem Hauptsponsor verabschieden. Und als wäre das nicht genug, hat der Flieger, der unsere Fahrzeuge und den Großteil unserer Teile von Großbritannien nach Bahrain bringen soll, ausgerechnet in der Türkei eine Panne, sodass wir zwei Tage hinter dem Zeitplan liegen. Kann mir irgendwer sagen, was zur Hölle ich verbrochen habe, um das zu verdienen?

Dienstag, 8. März 2022 – Steiner Ranch, North Carolina, USA

7.00 Uhr

Ich sollte in Kürze nach Bahrain fliegen und es sieht ganz danach aus, als ob ich vor unseren Rennwagen dort ankäme. Es gibt noch immer keine Lösung und mein letzter Stand der Dinge ist, dass wir versuchen werden,

die Teile mit einem anderen Frachtflugzeug vom East Midlands Airport über Leipzig nach Bahrain zu bringen. Leipzig, ernsthaft!? Im Moment stehen die Chancen gut, dass wir den ersten Testtag komplett in den Sand setzen werden, was, gelinde gesagt, einem Desaster gleichkäme.

21.00 Uhr – Team-Hotel, Bahrain

Leider kam ich tatsächlich vor unseren Fahrzeugen in Bahrain an. Aber wenn alles gut geht, dann sollten sie jeden Augenblick landen und wenn das Team wie erwartet sein Bestes gibt, haben wir gute Chancen, zumindest die zweite Session des ersten Tages zu schaffen. Es wäre ein echtes Wunder – aber die soll es ja geben.

Ich muss zugeben, dass es in den letzten Tagen verdammt schwer war, meinen Optimismus nicht zu verlieren. Ich weiß, ich weiß, ich habe mich noch über Flüche lustig gemacht, aber wenn solche Dinge ununterbrochen passieren, fragt man sich wirklich, ob sich das Blatt jemals noch zum Positiven wenden wird. Ich bin bekannt für meinen Humor und mein frohes Naturell, aber das ist nicht der Grund dafür, dass ich bin, wo ich bin. Allerdings bin ich auch nicht hier, um verarscht zu werden. Ich bin hier, weil ich mich messen möchte, und zwar auf höchstem Niveau. Danach strebe ich jeden Tag meines Lebens. Egal, wen man fragt, diejenigen, die mich kennen, werden das alle bestätigen. Es ist mein Daseinsgrund, der Grund für mich, morgens aufzustehen.

Schließlich musste ich mir während des Flugs hierher selbst gut zureden und mir in Erinnerung rufen, dass die ganze Situation auch positive Seiten hat. Wir sind hier, das ist schon mal positiv. Hier, in der Formel 1. Und hier, in Bahrain. Endlich! Das ist an und für sich eine großartige Leistung, vor allem, wenn man bedenkt, was wir seit 2020 alles durchgemacht haben. Und wir haben einen neuen Boliden. Nach zwei Jahren Planung und Vorarbeit fährt er uns hoffentlich einige Punkte oder vielleicht sogar einen Platz am Podest ein, wer weiß? Ich habe ja bereits erwähnt, dass die Atmosphäre, die durch Hoffnung geschaffen wird, das Lebenselixier eines jeden Sports ist und davon bin ich nach wie vor überzeugt. Aber um diese Hoffnung erst einmal aufkommen zu lassen, braucht man die richtigen

Leute. Zum ersten Mal seit Jahren glaube ich, dass wir nicht nur über die richtigen Leute, sondern auch über die richtige Infrastruktur verfügen, um diese Hoffnung zu ermöglichen und am Leben zu erhalten. Wir haben sie bitter nötig, nicht nur, um als Team zu überleben, sondern auch, um erfolgreich zu sein. Wir haben zudem mehr technisches Personal als Haas jemals zuvor hatte, und das haben wir Gene zu verdanken. Das Team war noch nie so groß wie jetzt und das wird hoffentlich Früchte tragen. Genau betrachtet habe ich also eigentlich wirklich keinen Grund, mich zu beklagen.

TESTING

Donnerstag, 10. März 2022 –
Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrain

9.00 Uhr

Wie meine Prophezeiung zu bestätigen, hat das Team in Bahrain in den letzten 36 Stunden bis zum Umfallen geschuftet und es schaut ganz danach aus, dass wir für die Trainingseinheit am Nachmittag startklar sind. Gut, wir haben vier Stunden verloren, aber von Stand Dienstag aus betrachtet haben wir einen ganzen Tag gewonnen. Ich könnte nicht zufriedener mit meinen Jungs sein. Wir sind zurück!

Kevin kommt demnächst, um seinen Sitz anzupassen. Es geschieht alles in ziemlich letzter Minute, aber er ist da und das ist schon mal das Wichtigste. Morgen ist sein erster Tag im Cockpit und wir sind alle extrem gespannt und auch irgendwie nervös. Ich kann es nicht erwarten, unseren Dänen wiederzusehen.

Ich wurde ein- oder zweimal gefragt, ob wir auch Romain für den Job in Betracht gezogen haben und die ehrliche Antwort lautet nein. Er geht einen komplett anderen Weg als Kevin, wie es scheint. Er ist mit seiner Familie nach Miami gezogen, wo er einen Mehrjahresvertrag mit Michael Andretti für IndyCar unterschrieben hat, was ausgereicht hat, um ihn für uns zu disqualifizieren. Der Mann hat einen Plan, und außerdem ist er fünf, sechs Jahre älter als Kevin. Kevin ist da mehr wie ich. Wenn er eine Herausforderung sieht, nimmt er sie an.

17.00 Uhr

Pietro saß heute im Wagen. Er ist ein guter Typ. Einige Fahrer würden schmollen und eingeschnappt darüber sein, dass wir sie nicht als Fahrer angefragt haben, aber er grinst nur und freut sich auf etwas Action. Jeder mag ihn. Aufgrund der Vorkommnisse in Barcelona haben wir uns dazu entschieden, mit einem härteren Compound, also einer härteren Materialzusammensetzung an den Start zu gehen und längere Runden zu simulieren, um das Maximum herauszuholen. Insgesamt war es ein ziemlich guter Tag auf der Strecke. Wir haben jetzt ein besseres Verständnis des Fahrzeugs und müssen einfach auf dieser Schiene weiterfahren. Wir haben insgesamt 47 Runden geschafft. Nicht schlecht, aber auch nicht hervorragend. Wir brauchen mehr.

Freitag, 11. März 2022 – Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrain

16.00 Uhr

Ich habe richtig gut geschlafen. Der Tritt in den Arsch, den ich mir kürzlich selbst verpasst habe, hat Wunder gewirkt und ich bin wieder voll und ganz da. Außerdem mag ich Bahrain. Die Menschen hier sind nett, das Hotel ist komfortabel und mir gefällt die Strecke. Kevin kam heute schon früh und ausgeschlafen in der Garage an. Es war sein erstes Mal im Rennstall von Haas seit Dezember 2020 und es war echt gut, ihn wiederzusehen. Ich kann mich noch bestens an den Tag erinnern, als Kevin zum ersten Mal an unserem Hauptsitz in Kannapolis aufschlug. Das war übrigens, bevor ich ihn feuerte. Es war der 26. Januar 2017 und nur zum Spaß übertrugen wir ihm Reinigungs- und Kopierarbeiten. Ich kann mich nicht erinnern, seither so viele fröhliche Gesichter auf einmal gesehen zu haben. Die Auswirkungen seiner Rückkehr sind also jetzt schon beeindruckend.

Aber gut, back to Business.

Mick war heute am Vormittag der Erste auf der Strecke. Sein Start hat sich dank eines Öllecks um fast eine Stunde verzögert. Großartig! Danach hatten wir ein Problem mit dem Kühlsystem, dann mit dem Auspuff und am Ende schaffte er nur 23 Runden. Aaaah! Verdammt frustrierend, das Ganze! Zum Glück ging es Kevin am Nachmittag besser. Das letzte Mal, dass er in einem F1-Boliden saß, war beim Grand Prix in Abu Dhabi im Dezember 2020, doch es war, als wäre er nie weg gewesen. Er fuhr insgesamt 60 Runden.

Aufgrund unseres verzögerten Starts wurden uns vier extra Stunden während der Testphase zugestanden und eine davon haben wir heute gleich noch drangehängt. Ein extra Tag wäre mir lieber gewesen. Der Wagen hat nach wie vor einige Macken und schön langsam mache ich mir Sorgen. Wir haben über die letzten beiden Tests verteilt bis dato ungefähr drei von fünf Tagen verloren. In unserer Situation kommt das einem ganzen Leben gleich.

Nach der Fahrt fragte ich Kevin nach seinem Befinden. „Ich glaube, ich habe mir das Genick gebrochen“, sagte er. „Aber morgen fahre ich einfach weiter und breche es mir noch mal – und bis nächste Woche bin ich hoffentlich in besserer Form.“ Typisch Magnussen!

NEUE SAISON

Samstag, 12. März 2022 –
Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrain

21.00 Uhr

Welchen Unterschied 24 Stunden doch ausmachen können!

Wir legten früh los, um neun Uhr, also exakt eine Stunde vor allen anderen. Ich werde hier keine Namen nennen, aber in der Startaufstellung gab es einige Leute, die etwas dagegen hatten, dass uns extra Zeit zugesprochen wurde. Kann man das denn glauben? Die Formel 1 ist für die Fracht verantwortlich und für das Problem mit dem Flugzeug konnte niemand etwas. Die, die sich beschweren, sind einfach nur Idioten!

Kevin hat seine 60 gestern aufgezeichneten Runden schnell ausbauen können und ist an die Spitze der Zeitlisten gefahren. Der Vormittag verlief allerdings nicht ohne Probleme und er musste seine Fahrt früher als geplant abbrechen, da es Probleme mit der Kraftstoffanlage gab. Er schaffte aber trotzdem noch ein paar Runden und hat es schließlich auf insgesamt 38 gebracht, wobei er mit 1:38.616 seine schnellste Rundenzeit hinlegte.

Nach dem Mittagessen kam dann Mick, um den Test zu beenden. Gestern lief es ohne sein Zutun schlecht für ihn, weshalb er heute etwas Glück verdient hatte. Diesmal hatten wir zwei extra Stunden zur Verfügung, die wir bei abendlicher Beleuchtung fuhren. Er hat nicht nur vielversprechende 85 Runden, sondern mit 1:32.241 auch die zweitschnellste Zeit des Tages geschafft.

Das war’s dann auch – keine weiteren Tests mehr. Ich glaube, wir kamen gerade einmal auf drei von sechs möglichen Tagen, also auf ungefähr 60 Prozent der uns zustehenden Zeit. Vor vier oder fünf Tagen hätte mich das wahrscheinlich verzweifeln lassen, aber mittlerweile ist es ein alter Hut. Jetzt interessieren mich nur mehr positive Neuigkeiten. Der Bolide wirkt vielversprechend, die Fahrer sind zufrieden und als Team sind wir auf einem guten Weg. Abgesehen von weiteren Tests und 100 Millionen Dollar mehr Jahresbudget als die anderen Teams gibt es eigentlich nichts, was ich noch bräuchte.

Woran wir jetzt arbeiten müssen, ist die Zuverlässigkeit. Während der Tests hatten wir keine Zeit dafür und es liegt ein steiniger Weg vor uns. Ich kann schwer abschätzen, wo wir in Sachen Leistung stehen, da wir einfach nicht genug fahren konnten, aber ich würde behaupten, es schaut recht gut aus.

Vor ein paar Stunden hat mich jemand gefragt, ob ich überrascht gewesen sei, dass Kevin sich so schnell wieder ins Team integriert hat. Ein bisschen überrascht bin ich, ehrlich gesagt, schon. Auf der anderen Seite war das ja einer der Gründe, weshalb wir ihn zurückgeholt haben. Er kennt das Team und er ist ein guter Fahrer. Ich war offensichtlich mit seiner Leistung während der Testfahrt zufrieden, aber warum sollte mich das überraschen?

Ich glaube, die Fahreraufstellung, die wir jetzt für 2022 haben, ist stark. Sie vereint Jugend mit Erfahrung und ich denke, dass die Fahrer sich mit fortschreitender Saison immer besser ergänzen werden. Eine der großen Stärken von Kevin ist es, dass er im Lauf seiner bisherigen Karriere bereits zahlreiche Höhen und Tiefen durchlebt hat, sodass er hart im Nehmen ist. Er ist auf die vor ihm liegende Herausforderung gut vorbereitet und hat sich den Platz im Cockpit verdient. Mick ist einer, der Erfolg haben will und alles dafür tun würde. Seine aktuelle Herausforderung besteht meiner Ansicht nach darin, Kevin dicht auf den Fersen zu bleiben. Wenn er das schafft, dann bin ich wirklich beeindruckt. Kevin wird Mick antreiben, da bin ich mir sicher.

Derjenige, der mir die Frage bezüglich Kevin gestellt hat, wollte auch wissen, was Haas beim Grand Prix von Bahrain als Erfolg werten würde.

Diese Art von Fragen gehen mir normalerweise ziemlich schnell auf die Nerven, speziell zum Saisonstart. Andererseits muss ich zugeben, dass ich es seit gestern wage, mich selbst zu fragen, wie wir wohl abschneiden werden. Das passiert ganz automatisch, sobald man der Meinung ist, einen guten Boliden zu haben. Und der Meinung bin ich.

„In erster Linie möchte ich das verdammte Rennen zu Ende fahren“, sagte ich.

Das ist auch die Wahrheit. Die Probleme mit der Zuverlässigkeit bereiten mir und dem Team aktuell die größten Kopfschmerzen. Wenn wir es schaffen, das ganze Rennen über auf der Strecke zu bleiben, dann ist das nicht nur ein Erfolg, sondern dann haben wir auch eine Chance. Ich bin zuversichtlich. Zwar nur leicht, aber immerhin zuversichtlich. Wobei, wenn ich genau darüber nachdenke, dann glaube ich, dass wir auch Punkte einfahren werden.

Freitag, 18. März 2022 – Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrain

8.00 Uhr

Es soll Menschen geben, die Schmetterlinge im Bauch haben, wenn der erste Grand Prix der Saison ansteht. Bei mir sind es keine Schmetterlinge, sondern verdammte Adler! Ernsthaft. Ich habe es geschafft, halbwegs gut zu schlafen, aber sobald ich wach war, waren sie da, sind im Kreis geflogen und haben mit ihren Flügeln geschlagen. Und das ist genau der Grund, warum wir alle in der Formel 1 das tun, was wir tun. Ich liebe die Herausforderungen und Möglichkeiten, die uns die Testfahrten bieten und es fühlt sich gut an, auf der Rennstrecke zu sein. Und die Atmosphäre, die auf einem Grand Prix herrscht, lässt sich mit nichts vergleichen.

Ich habe es ja bereits erwähnt, der Kurs in Bahrain gefällt mir. Historisch gesehen hatten wir ziemlichen Erfolg hier und wir kennen die Strecke gut. Kevin allein hat schon sieben Rennen hier bestritten und fuhr

2018 auf Platz fünf. Mick gewann 2020 die Formel 2-Meisterschaft in Bahrain und hatte hier sein Formel 1-Debüt. Ich bin nach wie vor von dem überzeugt, was ich gestern gesagt habe: Wir sind in der Lage, Punkte zu holen.

20.00 Uhr

Wir hatten einen sehr klaren Plan für FP1: Gas geben, so viele Runden wie möglich fahren und testen, was nur geht. Das macht Sinn, denn es gibt noch einiges, das wir über das Fahrzeug herausfinden müssen, da wir das in der letzten Woche hier nicht geschafft haben. Das hatte zur Folge, dass wir auf den 18. und 19. Platz gefahren sind, was den Skeptikern ausreichend Grund gegeben hat, sich bestätigt zu fühlen, entsprechend dem Motto: „Schaut ganz so aus, als wären die Jungs von Haas noch immer dort, wo sie hingehören."

Zum Glück haben wir fast alle offenen Punkte und Fragen klären können, sodass wir in FP2 mit gleich viel Sprit und denselben Motormodi wie die anderen Teams auf die Strecke konnten. Zudem waren sowohl die Tageszeit als auch die tieferen Temperaturen näher an den tatsächlichen Bedingungen, die uns sowohl beim Qualifying als auch beim Rennen selbst erwarten werden. Mick schaffte eine Zeit von 1:33.085, womit er auf P8 landete, und Kevin gelang mit 1:33.183 P10. Zum Schluss hin sind die beiden einige sogenannte „high-fuel runs" – also Runden mit vollem Tank – gefahren. And that was that …

Insgesamt war es ein guter Tag. Es gab keine Probleme mit dem Wagen. Keine Störungen, nichts. Das Team hat in der letzten Woche fantastische Arbeit geleistet – von den Testfahrten bis jetzt, ununterbrochen. Jetzt müssen wir nur schauen, dass wir im Qualifying mit derselben Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit weitermachen. Wir schaffen das.

Samstag, 19. März 2022 – Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrain

8.00 Uhr

Der erste Mensch, den ich heute im Fahrerlager sah, war Fred Vasseur von Alfa Romeo. „Oh, verdammt“, sagte ich zu ihm. „Schön langsam wird’s langweilig. Stalkst du mich etwa? Lass mich in Ruhe, du blöder Franzose.“ Fred und ich sind schon eine ganze Weile Nachbarn in der Boxengasse und von all den Teamchefs verstehe ich mich mit ihm am besten. Mit ihm und Mattia. Eigentlich komme ich im Moment mit allen Teamchefs ziemlich gut aus. Wir mögen zwar Konkurrenten sein, aber wir sind Konkurrenten in einem Sport, der unser aller geteilte Leidenschaft ist. Das hält uns nicht nur davon ab, uns gegenseitig an die Gurgel zu gehen, sondern verbindet uns vermutlich auch. Manchmal müssen wir uns sogar gemeinsam den Medien stellen – wenn ich da mit niemandem gut auskäme, könnte es ziemlich ungemütlich werden. Das Leben ist zu kurz, um es sich unnötig schwer zu machen. Mit Fred ist es eh egal, denn er bringt ohnehin kaum ein Wort heraus. Vielleicht verstehen wir uns deshalb so gut.

Als ich eben gerade ankam, war jeder guter Dinge. Nicht nur im Team, sondern im Fahrerlager im Allgemeinen. Manchmal fühlt es sich hier an wie im Leichenschauhaus, speziell, wenn das Wetter nicht mitspielt. Dieses Problem haben wir hier aber zum Glück nicht und da es das erste Rennen der Saison ist, sind wir alle happy. Bis jetzt zumindest. Schauen wir mal, wie es aussieht, wenn wir vom Qualifying zurückkommen. Ein oder zwei Leute im Fahrerlager werden dann eher dreinschauen, als hätte man ihnen den Hintern versohlt, das kann ich garantieren. Hoffentlich bin ich keiner davon.

18.00 Uhr

Wow! Wo fange ich am besten an? Nur als kleiner Hinweis darauf, wie es heute am Nachmittag für uns gelaufen ist: Ich grinse über das ganze Gesicht!

Der Plan für Q1 war es, uns mit so wenigen Runden wie möglich für Q2 zu qualifizieren. „Wir wollen kein Risiko eingehen“, war unser Motto. Wir waren zwar darauf vorbereitet, mehr zu fahren, aber nur, falls es wirklich erforderlich sein sollte. Das freie Training ist gut gelaufen (Kevin fuhr auf

den 7. und Mick auf den 14. Platz), aber während der Fahrt gab es bei Kevins Boliden Probleme mit einem Ölleck im Hydrauliksystem. Hätten wir versucht, das zu reparieren, dann wären wir aus dem Qualifying nicht raus gewesen und so hatten wir keine andere Wahl, als das System zwischen den Fahrten zu befüllen. Um das zu vollbringen, müssen die Paneele entfernt werden, was wertvolle Sekunden kostet. Als wäre das nicht schon schlimm genug, wurde Kevin aufgrund der Misere wiederholt zur Waage gerufen. Trotzdem schafften es beide Fahrer, gut durch Q1 zu kommen. „Grundgütiger“, sagte ich zu Ayao. „Das ist das erste Mal, dass uns das seit 2019 passiert!“ Kein schlechter Schock. Wir haben uns so daran gewöhnt, mit unvorhergesehenen Problemen zu kämpfen. Auch wenn das nicht wirklich das Potenzial in der Startaufstellung widerspiegelt, gibt es doch Anlass zur Freude, dass Kevin den fünften Platz schaffte.

Kevin setzte in Q2 dort an, wo er aufgehört hatte und wurde mit einer Zeit von 1:31.461 Siebter. Dabei sollten wir nicht vergessen, dass er bis letzte Woche über 14 Monate lang in keinem F1-Boliden mehr gesessen hatte. Und was macht er? Er verschafft uns unseren ersten Q3-Auftritt in drei Jahren. Unglaublich! Leider machte Mick ein oder zwei Fehler und konnte nicht mit Kevins Erfolg mithalten. Er landete aber immer noch auf dem zwölften Platz, was auch nicht allzu schlecht ist. Er schaffte es zum ersten Mal in seiner Karriere in die Q2. Wie wäre es nächstes Mal mit Q3, Mick? Der Wagen scheint es drauf zu haben.

Leider konnte Kevin das Öl während der Fahrt riechen. Wenn man bedenkt, welche Konsequenzen es gehabt hätte, wenn das Öl bis an die Hinterreifen gekommen wäre, ist es kein Wunder, dass er nervös wurde. Das führte allerdings dazu, dass er nicht aus dem Vollen schöpfte, was die Geschwindigkeit anging. Nichtsdestotrotz fuhr er auf den siebten Platz, was in Anbetracht der Tatsachen fantastisch ist.

Alles in allem kein schlechter Start in die neue Saison also. Bin mal gespannt, wie es morgen weitergeht.

Montag, 21. März 2022 –
Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrain

2.00 Uhr

Fünfter!! Kevin wurde Fünfter. In der letzten Saison waren wir der einzige Konstrukteur, der es schaffte, keinen einzigen verdammten Punkt einzufahren, und jetzt sind wir mit zehn Punkten in die Saison 2022 gestartet. Zehn Punkte! Es ist zwei Uhr morgens und ich fühle mich wie ein Zombie auf zwei Beinen. Überglücklich, aber erledigt. Ich muss ins Bett.

Mein Telefon klingelt immer noch und ich muss seit dem Ende des Rennens mindestens 200 SMS und WhatsApp-Nachrichten erhalten haben. Einige Leute scheinen überrascht zu sein, dass wir Punkte geschafft haben, aber die haben wohl alle ein Gedächtnis, das nicht sehr weit zurück reicht. Ich bin zwar erleichtert, aber nicht überrascht. Selbst Gene war ziemlich lebhaft und angeregt, als ich vorhin mit ihm gesprochen habe. Normalerweise ist er sehr gelassen, um nicht zu sagen, teilnahmslos. Nicht so heute.

Ich wurde letzte Woche gefragt, ob ich es jemals schaffe, Gene Haas zum Lachen zu bringen. Die Antwort lautet ja – nicht unbedingt, weil er mich besonders lustig findet, aber ich verzapfe normalerweise so viel Blödsinn, dass er manchmal einfach aus Fassungslosigkeit lacht. Unsere Vorstandssitzungen sollten Sie erleben! Das sind alles Kalifornier und wenn ich anfange, zu reden, sitzen sie nur mit offenen Mündern da. Ich weiß genau, was sie dann denken, nämlich, *Um Himmels Willen, hat er das wirklich gerade gesagt?*

Heute Früh waren alle super nervös. Ich habe die Garage noch nie so ruhig erlebt. Normalerweise erzählen die Mechaniker irgendwelche Witze und verarschen sich gegenseitig – oder mehr noch mich – aber heute Früh war irgendwas anders. Die Ruhe vor dem Sturm. Zwar wünschten alle einander einen guten Morgen, aber das war es dann auch schon. Schlussendlich habe ich das Team zusammengerufen und sagte, „Schaut mal, Jungs, der Grund für unsere Nervosität ist doch, dass wir zur

Abwechslung mal einen verdammt guten Wagen haben und wettbewerbsfähig sind. Ich weiß, dass ihr einander vertraut, wie wäre es also damit, dem Fahrzeug zu vertrauen?“ Das schien ihnen einzuleuchten und es war etwas mehr Energie spürbar. Ich muss meinen Namen womöglich ändern, zu irgendwas wie „The Incredible Bullshitting Man“, denn bei meiner Ansprache hatte ich selbst ziemlich volle Hosen. Vielleicht bin ich ja doch ein ganz passabler Schauspieler? Es würde mich nicht überraschen. Immerhin habe ich es vor Jahren geschafft, der FIA davon eine Lizenz abzuschwatzen.

Eine der Entscheidungen, die Gene und ich für diese Saison getroffen haben und von der wir von Anfang an überzeugt waren, dass sie aufgehen würde, war es, Kevin zurückzuholen. Ich bereue es nicht, ihn und Romain 2020 losgeworden zu sein, und ich habe auch schon erklärt, warum wir das damals taten. Wir haben einen dieser Fahrer nun zurückgeholt und stehen jetzt viel besser da, größer und stärker. Verdammt, es fühlt sich echt gut an, ihn wieder im Team zu haben. Wer weiß, vielleicht frage ich auch noch bei Romain an, falls Mick mir irgendwann auf die Nerven geht. Das ist übrigens nicht ernst gemeint. Mick wird das schon machen, glaube oder hoffe ich zumindest. Er macht sich auf jeden Fall sehr vielversprechend.

Woran kann ich mich während des Rennens erinnern? Grundgütiger, da muss ich nachdenken. Die Zuverlässigkeit hat uns nach wie vor Sorgen bereitet und kurz vor dem Rennen beging Ayao den Fehler, uns daran zu erinnern, dass wir bisher mit dem Wagen nicht mehr als 18 Runden in einem Durchgang geschafft hatten.

„Und wie viele Runden hat das Rennen?“, fragte ich.

„57”, sagte Ayao.

Danke auch!

Kevin hat einen großartigen Start hingelegt und sich in der Eröffnungsrunde bis zum fünften Platz vorgearbeitet, was einfach unglaublich war. Auch Mick hat einen sehr guten Start hingelegt und sich auf den neunten Platz vorgearbeitet. Irgendwann sagte ich zu Ayao an der Boxenmauer: „Was zum Teufel ist hier los? Bald wird alles den Bach runter gehen, wart’s nur ab!“ Er hat nur gegrinst. Das Beste ist, mich nicht zu ermutigen, wenn ich pessimistisch bin, und mich einfach nur zu ignorieren.

Kevin kam in Runde 14 für weiche Reifen, in Runde 34 für Intermediates – also Reifen mit einfachem Regenprofil – und in Runde 47 noch einmal für einen Satz weicher Reifen in die Box, bevor ein Safety Car raus geschickt wurde. Davor drehte sich Mick noch im Kreis. Das hatte er Ocon von Alpine zu verdanken, der dafür Strafpunkte kassierte. Er war trotzdem schnell und wir dachten, er könnte vielleicht doch noch einige Punkte holen. „Du bist wieder so ruhig, Günther“, meinte Ayao. Ich gab keine Antwort. Irgendwie hatte ich ein gutes Gefühl und wenn ich ein gutes Gefühl habe, werde ich nervös. Warum? Weil ich daran gewöhnt bin, dass dann alles schief geht!

Beim Neustart hielt sich Kevin auf Rang sieben. In Runde 54 musste Verstappen aufgrund eines Problems mit dem Kraftstoffdruck aufgeben und Perez ereilte zwei Runden später dasselbe Schicksal. Und auf welchen Rängen befanden sie sich da? Auf Platz fünf und sechs, was bedeutet, dass Kevin auf Rang fünf vorrückte. Es schien, als setzte Bottas ihn unter Druck, aber er hat sich gut gehalten. Ich muss hier wohl eine Sekunde lang den Verstand verloren haben, denn später musste ich Ayao fragen, wie viele Runden noch zu fahren waren. „Eine, du Idiot“, antwortete er. „Das weißt du doch!“ Ich wusste es tatsächlich, aber ich konnte einfach nicht mehr klar denken. Uns trennte nur noch eine einzige Runde davon, das Eröffnungsrennen der Saison auf Platz fünf zu beenden.

Gefühlt eine ganze Stunde später hörte ich Kevins Ingenieur über Funk. „P5, mein Bester“, sagte er. „Gut gemacht.“ Und da erwachte ich zum Leben, wie Frankensteins verdammtes Monster!

Ich kann mich zwar nicht daran erinnern, aber anscheinend waren meine ersten Worte über Funk an Kevin: „Kevin, das war ein verdammt gutes Wikinger-Comeback! Ich kann es nicht glauben.“ Kevin konnte kein Wort verstehen, weil im Hintergrund alle jubelten und schrien – ich kann mich also nicht erinnern und er hat es nicht gehört und doch spricht jeder davon!

Was für ein verrückter Tag.

Die Veränderung im Team war sofort spürbar. In den letzten beiden Jahren war die Stimmung im Team bei zwei oder drei aufeinanderfolgenden Rennwochenenden nach dem ersten Rennen immer miserabel. Alle wollten einfach nur nach Hause. Nächste Woche sind wir in Jeddah und zur

Abwechslung können wir es kaum erwarten. Wir sind energiegeladen, weil es Grund zur Hoffnung gibt. Ich hatte fast vergessen, wie sich das anfühlt. Leider kann das Team nicht wirklich feiern, da wir alles für morgen zusammenpacken müssen. Irgendwann in naher Zukunft werden wir das aber nachholen.

Einer der Journalisten wollte nach dem Rennen von mir wissen, wo dieses Ergebnis innerhalb meiner zehn besten Momente mit Haas seinen Platz fände. „Das steht doch sicher ziemlich weit oben auf der Liste“, sagte er. Es war eine gute Frage und bevor ich ihm eine Antwort geben konnte, musste ich erst einmal überlegen.

Ich weiß, dass ich das schon x-mal erwähnt habe, aber was dieses Ergebnis so besonders macht, ist die Tatsache, dass es während eines Comebacks passierte.

Alle anderen Momente, die zu meinen persönlichen Top Ten bei Haas zählen – wie beispielsweise der fünfte Platz bei der Konstrukteurswertung – waren Teil eines Fortschritts und auch wenn wir nichts davon als selbstverständlich ansahen, haben wir doch darauf hingearbeitet. Das heutige Ergebnis hingegen folgt auf zwei Jahre, die von Bullshit geprägt waren, und da ein neuer Bolide, der von einem neuen Team in einem neuen Werk gebaut worden war, zum Einsatz kam, hatten wir keinerlei Vergleichswerte. Es war beinahe, als hätten wir bei null gestartet – zumindest fühlte es sich so an.

Es ist kein Geheimnis, dass Gene sich mit dem Gedanken getragen hat, aufzuhören, als er seine Investitionen analysierte – und trotz allem, was dank Covid passierte, hätte er in Sekundenschnelle verkaufen können. Ich bin zwar nicht sicher, ob er dabei sein gesamtes Investment zurückbekommen hätte, aber es wäre ihm nicht schwer gefallen, aufzuhören. Er hat’s aber trotzdem nicht gemacht. Und warum hat er nicht aufgegeben? Weil er, genauso wie ich, daran glaubt, dass wir nicht nur Ergebnisse wie heute, sondern noch mehr erreichen könne. Gene Haas ist kein Dummkopf. Er ist ein cleverer Typ und wenn er nicht an uns geglaubt hätte, hätte er schon längst den Stecker gezogen.

Davon abgesehen fühlte es sich einfach verdammt gut an, all die Zweifler eines Besseren zu belehren. 2016, in unserem ersten Jahr,

prophezeiten uns alle, dass ein Kundenteam, welches alle seine Teile von Ferrari bezieht, nicht funktionieren würde. Und was ist passiert? Wir schafften es, in drei der vier ersten Rennen Punkte einzufahren. Ich weiß nicht, ob es daran liegt, dass ich so eine Art Joker und weder konventionell bin noch in kommerziellen Rastern denke, aber es sind immer mehr oder weniger dieselben Zweifler, die von Anfang an nur auf unser Versagen warten. Nicht jeder ist ein Fan von kleinen Teams. Wir sind aber immer noch da und so sehr das manche Leute auch ärgern wird, sind wir nach wie vor auch relevant – das sollte spätestens seit heute klar sein.

Das Befriedigendste, das heute passiert ist, war, als ein paar Teammitglieder auf mich zukamen, als ich mich gerade auf den Weg ins Hotel machte. Sie meinten: „Günther, du hast uns gesagt, dass wir 2022 zurückkommen würden. Und du hast recht gehabt. Danke.“ Und das haben sie nicht einfach so gesagt, sondern es auch wirklich ernst gemeint, das war offensichtlich. Es war großartig – sogar noch besser als der Moment, in dem ich Kevin zurück in unserer Garage begrüßen durfte, was an und für sich schon verdammt speziell war.

Wenn ich genau darüber nachdenke, würde ich sagen, dass das bis dato vielleicht der allerbeste meiner Momente bei Haas war. Als ich all diese Reden hielt und mich mit dem Team unterhielt, wusste ich, dass mir nicht immer jeder glaubte. Das ist auch komplett verständlich. Die Formel 1 war fast am Boden und die ganze Welt befand sich in einem Dauerzustand der Unsicherheit. „Ja, aber Günther Steiner sagt, alles wird gut!“ „Na, dann ist ja alles gut!“

Aber jetzt muss ich ins Bett. Ich bin am Ende.

Donnerstag, 24. März 2022 – Jeddah Corniche Circuit, Jeddah, Saudi Arabien

10.00 Uhr

Ich bin heute Früh in Jeddah angekommen und direkt zur Strecke gefahren. Das zweite Rennen innerhalb kürzester Zeit (oder sogar das dritte, wenn man den Test mit einbezieht) und ich fühle mich richtig gut. Wir alle fühlen uns richtig gut. 2021, als wir das letzte Mal hier waren, lief die Scheiße sprichwörtlich die Wände hinunter. Ich meine es ernst! Die Strecke war in Rekordzeit fertiggestellt worden und es gab ein Problem mit dem Abwassersystem. Das haben sie mittlerweile sicher in den Griff bekommen, andernfalls werden wir alle entsprechend riechen. Wie dem auch sei, die Jungs sind gerade mit dem Aufbau beschäftigt und bereiten alles für morgen vor. Bring it on!

20.00 Uhr

Seit Bahrain habe ich jede Menge Pressetermine absolviert und es hat zur Abwechslung einmal richtig Spaß gemacht. In den letzten beiden Jahren hat so ziemlich jedes Gespräch, das ich mit einem Journalisten geführt habe, mit „Günther, schon wieder ein enttäuschender Tag für Haas, wie fühlst du dich?“, angefangen, sodass alles, was ich darauf erwidern wollte, in etwa so aussah: „Wie ich mich fühle? Was glaubt ihr denn, wie ich mich fühle? Ich fühle mich scheiße!“ Danach wollte ich mich vom Acker machen und einen Kaffee trinken. Aber das geht natürlich nicht, man muss das Spiel mitspielen, also: „Ja wisst ihr, die Dinge sind schwierig momentan, blablabla.“ Es ist immer derselbe Mist und ich verstehe, dass das sein muss. Es ist ein notwendiges Übel.

Auch Kevin hat in letzter Zeit zahlreiche Pressetermine wahrgenommen und ich habe einige seiner Interviews gelesen. Für einen Dänen ist er ziemlich lustig. Staubtrocken. Ich interpretiere das jetzt nur, aber als er in einem der Interviews gefragt wurde, wie er zu Haas zurückgekommen sein, sagte er so etwas in der Art wie: „Nachdem mich Günther gefeuert hat, bin ich losgezogen und habe mir eine wirklich gute Karriere aufgebaut. Ich bin aufs Podest gefahren und habe sogar einen Sieg geschafft. Ich war wirklich happy und habe es genossen. Aber dann hat mich Günther angerufen und all das zunichte gemacht …“

Als ich das gelesen habe, habe ich mir beinahe in die Hosen gemacht. Es war ja aber auch ein unglaublicher Trip bisher. Von massenhaft Punkten, die er für uns holte, über seinen Abgang bis zu seiner Rückkehr – und was für eine Rückkehr! Zum Glück ist er kein Russe!

Es ist noch zu früh, um es sicher sagen zu können, aber es sieht ganz danach aus, als würden er und Mick sich perfekt ergänzen. Ich glaube, Mick hat erkannt, dass es nicht nur einfach ist, mit Kevin auszukommen, sondern dass Kevin auch eine Menge Erfahrung hat und ein guter Mentor sein kann – es muss es einfach nur zulassen. Es gibt nicht viele Fahrer in der Startaufstellung, die so viel Erfahrung wie Kevin mitbringen, daher sollte Mick die Möglichkeit wirklich beim Schopf packen.

Gestern hatte ich ein langes Gespräch mit Gene. Im Moment fühlt es sich richtig komisch an, ihn anzurufen, weil es nichts zu befürchten gibt. Ich kann mich nicht erinnern, wann das zuletzt so war. In den letzten beiden Jahren war meine Version guter Nachrichten der 17. und 18. statt dem 19. und 20. Platz. Im Ernst! Wenn mein Telefon klingelt und ich seinen Namen sehe, habe ich Angst. Ich bin ziemlich sicher, dass das auch auf ihn zutrifft. „Oh Mist! Günther. Was ist denn jetzt schon wieder passiert?“ Die letzte Woche war viel entspannter und anstatt uns gegenseitig, und vergeblich auf eine Antwort zu warten, wie es sonst häufig der Fall ist, heben wir jetzt sofort ab – und zwar beide. Dabei haben wir nur zehn Punkte eingefahren. Ich möchte nicht wissen, was passiert, wenn wir aufs Podest fahren. Womöglich kaufen wir dann gemeinsam ein Haus!

Worauf hoffe ich also dieses Wochenende, einmal ganz abgesehen davon, dass ich noch weiter so oft und viel wie möglich über Bahrain reden möchte? Das ist die Frage, die mir von den Medien am häufigsten gestellt wird – ein angenehmer Unterschied zu meiner sonstigen Realität. „Was erwartest du dieses Wochenende, Günther? 18., 19. oder ein DNF, also ein nicht zu Ende gefahrenes Rennen?“

Es wäre glatt gelogen, wenn ich behaupten würde, dass ich nicht wieder Punkte erwartete. Diesmal am besten aber für beide Boliden anstatt nur für einen.

Und damit übergebe ich an Kevin und Mick.

Freitag, 25. März 2022 –
Jeddah Corniche Circuit, Jeddah, Saudi Arabien

22.00 Uhr

Ich befinde mich nach wie vor an der Strecke und der Grund dafür ist eine Rakete, die vor Kurzem ungefähr 15 Kilometer von hier eingeschlagen hat. Ziel war anscheinend die Aramco-Ölraffinerie. Ich komme mir vor wie ein verdammter Kriegsreporter! Wie nicht anders zu erwarten, ist jeder in der Startaufstellung besorgt und die Veranstalter halten uns in einem richtiggehenden Sitzungsmarathon über die aktuelle Situation auf dem Laufenden. Was uns am meisten interessiert, ist, wie sicher wir sind. Ist unsere Sicherheit nämlich nicht gegeben, können wir unter keinen Umständen in Jeddah bleiben. Sollte das der Fall sein, dann werden wir uns blitzschnell verabschieden und es wird auch keinen Grand Prix in Saudi Arabien geben. Diese Situation ist absolut neu für mich – so wie vermutlich für alle anderen auch!

Das letzte Mal, dass ein Grand Prix wegen etwas anderem als Covid abgesagt wurde, war in Bahrain 2011. Zu der Zeit habe ich für Nascar gearbeitet, aber ich kann mich gut daran erinnern. Ungefähr einen Monat vor dem geplanten Rennen gab es die ersten regierungskritischen Proteste, die eine ganze Welle auslösen und als arabischer Frühling in die Geschichte eingehen sollten. Diese Proteste erreichten auch Bahrain und es kamen einige Menschen ums Leben. Man befürchtete, dass die Demonstranten den Grand Prix mit seiner globalen Reichweite für ihre Anliegen nutzen wollten und deshalb hat der saudische Kronprinz Salman bin Hamad Al Khalifa ungefähr eine Woche vor dem geplanten Start das Rennen abgesagt. Ich weiß, was Sie jetzt denken. „Günther hat das gerade eben im Internet nachgelesen.” Okay, ich gebe es zu, ich musste die Details nachlesen. Aber erinnern kann ich mich!

In ungefähr 15 Minuten haben wir eine Sitzung mit dem Minister und den Veranstaltern. Hoffen wir das Beste.

Und was gibts abseits des Raketenangriffs so zu berichten? FP1 war so lala. Kevin war auf nur zwei Installationsrunden begrenzt, bevor ein weiteres hydraulisches Leck ihn dazu zwang, für Reparaturen in der Garage zu bleiben. Für Mick lief es mit 22 Runden besser, also insgesamt nicht so schlecht. Aber was ist mit der Zuverlässigkeit?

Ich habe noch ein paar Interviews gegeben und da kamen auch Fragen zu Nikita Mazepin auf. Nachdem wir uns von ihm und Uralkali getrennt haben, haben wir uns ziemlich bedeckt gehalten – teils, weil wir nicht wirklich groß was zu dem Thema zu sagen haben, aber mehr noch, weil wir uns um andere Dinge kümmern müssen, etwa eine Formel-1-Saison. Vor ein paar Wochen wurden Nikita und sein Vater auf eine Liste mit Leuten gestellt, die aufgrund des russischen Einmarschs in der Ukraine Sanktionen seitens der Europäischen Union zu erwarten haben. Ich habe soeben nachgeschaut und Nikitas Eintrag auf der Liste, die am 9. März 2022 vom Europäischen Rat veröffentlicht wurde, lautet:

Nikita Mazepin ist der Sohn von Dmitry Arkadievich Mazepin, dem Generaldirektor der JSC UCC Uralchem. Da Uralchem Sponsor des Rennstalls Haas F1 Team ist, ist Dmitry Mazepin der Hauptsponsor der Aktivitäten seines Sohnes im Haas F1 Team. Er ist eine natürliche Person mit Verbindungen zu einem führenden Geschäftsmann (seinem Vater), der in Bereichen der Wirtschaft tätig ist, die der Regierung der Russischen Föderation, die für die Annexion der Krim und die Destabilisierung der Ukraine verantwortlich ist, als wichtige Einnahmequelle dienen.

Das einzige, was hier nicht stimmt, ist die Gegenwartsform. Uralchem war ein Sponsor des Haas F1-Teams, aber ist es ganz sicher nicht mehr. Ich erwähne das deshalb, weil Nikita am Tag der Veröffentlichung der Liste eine Stellungnahme abgab, in der er erklärte, dass er vorhabe, sich seinen Platz in der Formel 1 zurückzuholen, und zwar mit allen Mitteln.

Leider war FP2 ein Desaster für Kevin. Er musste aufgrund weiterer technischer Mängel aufgeben, ohne dass er eine verdammte Runde zu Ende brachte. Scheiße! Positiv ist, dass Mick eine weitere gute Fahrt hingelegt und 27 Runden geschafft hat, bevor er zum Schluss des Trainings mit vollem Tank fuhr.

Ich wollte schon sagen, was für ein ereignisreicher Tag, aber noch ist er ja nicht zu Ende und wer weiß, was uns noch erwartet?

Samstag, 26 March 2022 – Jeddah Corniche Circuit, Jeddah, Saudi Arabien

8.00 Uhr

Gute Neuigkeiten: Der Grand Prix wird stattfinden!

Verdammt, ich bin aber echt müde. Ich glaube, ich bin nicht vor zwei Uhr ins Bett gekommen und dann hat es eine Weile gedauert, bis ich einschlafen konnte. Eine Nebenwirkung von Raketenangriffen, nehme ich an.

Am Ende der Sitzungen (es gab schlussendlich mehrere) fühlten wir uns darin bestätigt, dass alle in Sicherheit waren und so entschieden wir, das Rennen nicht abzublasen. Ich bin persönlich für das gesamte Haas-Team verantwortlich und wenn ich auch nur den geringsten Zweifel gehabt hätte, hätte ich unsere Abreise veranlasst und alle nach Hause geschickt. Ich sehe aber kein Problem, alles gut.

Daher bereiten wir uns jetzt auf das Qualifying vor.

17.00 Uhr

Mick hatte während Q2 einen Unfall und ist im Krankenhaus. Es geht ihm aber gut. Soweit ich weiß, war er in der zwölften Kehre zu schnell , verlor die Kontrolle über das Heck und fuhr geradewegs in eine Absperrung. Beim Aufprall verloren wir den Kontakt, aber die Rettungskräfte waren innerhalb von Sekunden vor Ort und er wurde ins Sanitätszelt an der Strecke gebracht. Danach kam er für Vorsorgeuntersuchungen ins nächste Krankenhaus in Jeddah und ich habe gerade die Nachricht bekommen, dass ihm nichts fehlt. Das hat natürlich

Erinnerungen an den Vorfall mit Romain 2020 wachgerufen, der wirklich schrecklich war und uns alle mehr oder weniger stark bis heute verfolgt.

Was für ein verdammtes Wochenende – dabei hat das Rennen noch nicht einmal angefangen. Bis jetzt musste ich mich mit Problemen in Sachen Zuverlässigkeit herumschlagen, worauf ich dankend verzichten könnte. Zudem werde ich dauernd auf Mazepin angesprochen, worauf ich noch mehr verzichten könnte, ganz zu schweigen von den Raketenangriffen und Micks Crash, bei dem er mit mehr als 270 Sachen in die Absperrung gekracht ist, was einfach nur entsetzlich war.

Das Qualifying lief für uns gut an. Beide Fahrer schafften es wie schon eine Woche zuvor in Q2 und wir waren alle happy. Q2 wurde von Micks Unfall überschattet, der dank roter Flagge zu einer erheblichen Unterbrechung führte. Er hatte gerade eine gute Zeit auf einem Satz weicher Reifen gefahren und war mit einem neuen Satz auf dem Weg zur Strecke, als der Unfall passierte. Kevin erreichte P8 und rückte damit zum zweiten Mal in Folge im Qualifying in Q3 vor. Seine erste fliegende Runde war auch seine schnellste und er schaffte P10. Er hat sich alles in allem also gut geschlagen.

Aber lassen wir das Qualifying einen Moment lang außen vor. Als Mick den Crash hatte, sah ich mich mit der Frage konfrontiert, ob ich die Mechaniker bitten sollte, eine Nachtschicht einzulegen, damit wir Mick einen neuen Wagen zur Verfügung stellen konnten oder ob wir den Boliden aus dem Rennen nehmen sollten. Schlussendlich habe ich aber binnen zwei Minuten eine Entscheidung getroffen und den Wagen aus dem Rennen abgezogen. Erstens einmal wusste ich bis gut eine halbe Stunde nach dem Unfall nicht, wie es Mick überhaupt geht und das hat die Dinge natürlich beeinflusst. Außerdem hätten die Mechaniker die Nacht durcharbeiten müssen, nachdem sie bereits die Testfahrten und den Grand Prix in Bahrain hinter sich hatten. Wenn dann noch etwas schief gelaufen wäre, hätten wir möglicherweise unsere Chancen in Australien aufs Spiel gesetzt. Das hätte alles und jeden wirklich in eine Abwärtsspirale versetzt – und das konnte und wollte ich nicht zulassen. Mick hätte ohnehin von der Boxengasse starten müssen, sodass seine Chance auf Punkte eher gering war. Die Situation ist ähnlich wie 2021, als wir uns dazu entschlossen hatten, den

Wagen nicht weiterzuentwickeln und uns stattdessen auf 2022 zu konzentrieren. Klar, es steht nicht ganz so viel auf dem Spiel, aber im Prinzip ist es dasselbe.

Trotz des Unfalls und der Begleitumstände ist unsere aktuelle Situation nicht schlecht. Wir müssen einfach nur geduldig bleiben, konstruktiv sein und auf Punkte warten. Mick wurde relativ schnell wieder aus dem Krankenhaus entlassen und hätte also das Rennen fahren können. Die Entscheidung war aber bereits gefallen.

Morgen ist Renntag. Nach dem, was bis jetzt passiert ist, weiß ich ganz ehrlich nicht, was uns erwartet.

Sonntag, 27 März 2022 – Jeddah Corniche Circuit, Jeddah, Saudi Arabien

8.00 Uhr

Zum Glück habe ich letzte Nacht viel besser geschlafen. Und als ich mein Telefon einschaltete, haben mich nicht gleich zig Nachrichten über irgendwelche Katastrophen erwartet. Fantastisch! Ich muss nach dem Frühstück nur ein Telefoninterview führen und dann mache ich mich auf den Weg zur Strecke.

17.00 Uhr

Wir haben Punkte geholt! Nur zwei zwar, aber besser als nichts. Ich kann mich nicht erinnern, wann wir das letzte Mal bei zwei aufeinanderfolgenden Rennen Punkte einfahren konnten. Keine schlechte Leistung, speziell wenn man bedenkt, was an diesem Wochenende sonst so alles passiert ist. Jetzt müssen wir einfach schauen, dass wir in derselben Manier weitermachen und Mick mit einbeziehen.

Wir sind mit einer anderen Strategie als die meisten anderen Teams ins Rennen gegangen (wir fuhren auf harten Reifen, während alle anderen

mittelharten Compound einsetzten) und leider kam das Safety Car zum falschen Zeitpunkt während Runde 16 nach einem Vorfall mit Latifi raus. Kevin kam irgendwann in die Box, aber als er wieder raus fuhr, fiel er auf Rang zwölf zurück. Zum Ende des Rennens hatten wir etwas Glück mit dem VSC, wodurch wir in den Rängen vorrückten und Punkte erreichten. Es ist nur frustrierend, denn wäre es das echte Safety Car gewesen, wären alle mit neuen Reifen im Pulk gefahren und wir hätten womöglich wieder richtig gut punkten können. Na ja, es war nach wie vor ein gutes Rennen für Kevin und er meinte, der Bolide sei heute phänomenal gewesen. Das macht mich fast so glücklich wie die zwei Punkte, auch wenn sein Nacken ziemlich im Arsch ist. Was soll's.

Ich habe mir schon überlegt, ob ich vielleicht näher auf den Grand Prix im Allgemeinen und auf die Sieger und das Titelrennen eingehen sollte. Das würde dann aber bedeuten, dass ich viel über die anderen Teams, Fahrer und Teamchefs erzählen müsste, dabei sind mir die vollkommen egal. Für mich zählt nur Haas.

Montag, 28. März 2022 – Team-Hotel, Jeddah, Saudi Arabien

8.00 Uhr

Ich habe erneut gut geschlafen, was super ist. Es gibt keine nennenswerten Überraschungen. Ich hoffe, dass nicht jedes Wochenende wie dieses wird – mein Herz würde das nicht verkraften. Ich habe gerade einen – wenn auch freundschaftlichen – Klaps von Stuart bekommen. Nach dem gestrigen Rennen habe ich einer Satelliten-Radiostation ein Interview gegeben und der Interviewer meinte, dass wir mehr Punkte gemacht hätten, wenn die gelbe Flagge nicht raus gekommen wäre. Ich habe geantwortet, dass wir immer die Höchstpunktezahl erreichen wollen, aber dass wir auch nicht gierig sein sollten – immerhin hätte ich letztes Jahr alles für zwei Punkte gegeben. Meine Worte waren: „I would have hugged the entire

paddock for two points“, aber anscheinend verstanden sie „I foked the entire paddock“ (wer, ich?) und sie mussten sich bei ihren Zuhörern entschuldigen. Ich kann es ihnen nicht verübeln, dass sie mich missverstanden haben. Immerhin habe ich mein Englisch im Rallye-Umfeld gelernt. Wenn ihr einen Teamchef wollt, der nicht flucht, dann probiert es doch mit … mir fällt keiner ein. Auch wenn nicht alle so schlimm sind wie ich, fluchen können sie alle.

Mein Flug zurück in die Staaten geht bald. Ich fliege von Jeddah nach New York und dann von New York nach Charlotte, ungefähr 20 Stunden von Tür zu Tür, glaube ich. Ich freue mich darauf, Gertie und Greta zu sehen, aber wissen Sie, worauf ich mich noch freue? Die Gespräche, sobald ich nach Hause komme. Haben Sie eine Vorstellung davon, wie es ist, von einem Job wie dem meinen nach Hause zu kommen, wo so viel Mist passiert? Statt einer Umarmung gibt’s normalerweise erst einmal eine Packung Papiertaschentücher. „Oh Gott, Haas ist schon wieder letzter geworden. Sei nett zu Papa, wenn er nach Hause kommt.“ Dieses Mal wird es anders sein – ich werde die Tür einrennen und laut rufen „ZWÖLF VERDAMMTE PUNKTE!“

Obwohl, wenn ich das wirklich täte, würde ich wohl über kurz oder lang in einem Hotel wohnen.

Freitag, 1. April 2022 – Charlotte Airport, Charlotte, USA

8.00 Uhr

Der ganze Zirkus rund um *Drive to Survive* geht schön langsam los. Ich weiß nicht genau, wie lange die neue Staffel schon ausgestrahlt wird, aber seit ich nach Hause gekommen bin, reißt der Strom an Selfies und Gesprächen nicht ab. Es macht mir überhaupt nichts aus, denn wenn ich mit meiner Familie unterwegs oder offensichtlich beschäftigt bin, lassen mich die Leute normalerweise in Ruhe. Sie sind sehr respektvoll. Jeder möchte

mehr über Nikita wissen. Ich bin sehr diplomatisch und sage, dass ich keinen Kommentar abgeben kann. Meistens zumindest. Sie zitieren mich auch gerne und wiederholen Dinge, die ich in der Show gesagt habe, wie „We look like a bunch of wankers“. Schaut ganz so aus, als wäre das zu meinem Slogan geworden und ich kann mich nicht mal daran erinnern, das gesagt zu haben! „Sind Sie sicher, dass ich das gesagt habe?“, frage ich dann. „Ich sage sonst nie solche Sachen.”

Worüber sie noch gerne reden, ist mein Ausraster, als Kevin meine Tür eintrat. Und daran kann ich mich verdammt gut erinnern. Ich hatte ihm und Romain wegen irgendwas eine Standpauke gehalten und als sie das Büro verließen, trat Kevin meine Tür ein. Der kleine Wikinger-Mistkerl. Ich hätte ihm die Rechnung schicken sollen.

Nun, worauf darf ich mich heute freuen, mal ganz abgesehen von einem 34-Stunden-Flug nach Melbourne? Das ist eine der Reisen, die bei vielen Leuten echt heftigen Jetlag zu verursachen scheint. Persönlich habe ich normalerweise keine allzu großen Probleme damit, ich kann mich also glücklich schätzen. Manchmal werde ich gefragt, wie ich das alles durchhalte und ich kann nur sagen, wo auch immer in der Welt ich bin – es ist egal, wo – stehe ich mit der Sonne auf und gehe ins Bett, wenn sie untergeht. Das ist natürlich Blödsinn, aber es klingt gut. Gene hat ziemliche Probleme mit Jetlag, glaube ich. Wann immer ich ihn sehe, ist er müde.

Ich habe mir nie die Mühe gemacht, die Kilometer, die ich pro Jahr auf Reisen zurücklege, zu addieren, aber dieses Jahr werde ich es vor Saisonende zumindest versuchen. Die Summe dürfte in etwa der Anzahl meiner wöchentlichen Flüche entsprechen, aber ich kenne niemanden, der mutig genug ist, diese zu zählen. Sie bräuchten dafür definitiv einen verdammt großen Taschenrechner, das ist schon mal sicher

Ich freue mich wirklich auf Australien. Jeder freut sich immer darauf. Das Wetter ist normalerweise gut, die Temperaturen sind angenehm, die Leute sind einfach fantastisch und die Strecke ist gut. Die Leute sind nicht nur fantastisch, sondern zudem verdammt verrückt – aber auf eine gute Art und Weise. Ich kenne niemanden, der es mit den Australiern aufnehmen kann. Unser bisher bestes Ergebnis dort ist ein sechster Platz, den sowohl

Kevin 2019 als auch Romain bei unserem allerersten Rennen 2016 einfahren konnten.

Alles klar, mein Taxi ist da. Ich werde im Flieger mal über meine ganzen zurückgelegten Kilometer nachdenken.

Sonntag, 3. April 2022 – Team-Hotel, Melbourne, Australien

10.00 Uhr

Ich glaube, ich komme auf rund 130.000 bis 145.000 Kilometer im Jahr. Das beinhaltet alle Trips, um mich mit Gene zu treffen sowie um die Werke zu besuchen und entspricht ungefähr 3,5 Erdumrundungen. Verdammte Scheiße!

Wir sind um sechs Uhr morgens in Melbourne gelandet. Um ehrlich zu sein, war ich in den letzten Tagen nicht in Bestform und daher befürchte ich, dass ich diesmal mehr unter dem Jetlag leiden werde als sonst. Ich hoffe, ich liege falsch, aber ich habe während des Flugs kein Auge zugemacht, was für mich ungewöhnlich ist. Wie auch immer, schauen wir mal, was passiert. Noch schlage ich mich wacker, aber nicht mehr lange!

Auch hier ist *Drive to Survive* immer Thema. Ich war erst vor fünf Minuten aus dem Flieger gestiegen, als fünf Australier auf mich zukamen und um ein Selfie mit mir baten. Australier sind immer so enthusiastisch. Sie sind großartig. Hin und wieder können sie es auch übertreiben und wenn das der Fall ist, dann verstehe ich sie nicht. Da hilft nur lächeln und mit dem Kopf nicken.

Auch mit diesen Leuten war das Hauptgesprächsthema Nikita. „Er scheint ein verdammt verwöhnter Mistkerl zu sein“, meinte einer von ihnen. Da ich mir die Show nicht ansehe, weiß ich nie genau, wovon die Leute reden, aber eines ist sicher – es ist nicht sehr positiv für ihn! Auch die Medien haben mir Fragen über die Mazepins gestellt. Irgendwas über einen der Presse zugespielten Brief, in dem es darum ging, dass sie ihre

Sponsorengelder zurückerstattet haben wollen. Ich kann immer nur wiederholen, dass ich dazu keinen Kommentar abgeben kann und dass sich das auch nicht ändern wird. Gene und ich haben die Entscheidung getroffen, uns von ihnen beiden zu trennen und alles, was danach kam, geht mich nichts mehr an.

Dienstag, 5. April 2022 – Albert Park Circuit, Melbourne, Australien

14.00 Uhr

Egal, wie oft ich hierher komme, Albert Park wird mich immer an unser allererstes Rennen im Jahr 2016 erinnern. Wir hätten schon 2015 starten können, aber haben irgendwann beschlossen, dass wir noch nicht bereit waren. Das war schwer zu verdauen, denn jeder wollte verständlicherweise loslegen, aber es war die richtige Entscheidung. Genauso wie es richtig war, 2021 nichts Neues anzufangen. Ich sollte hier wirklich auf das Rennen eingehen, denn es war ein wichtiger Tag in unserer Geschichte. In meiner Geschichte!

Romain und der Mexikaner Esteban Gutiérrez, der im Jahr zuvor bei Sauber war, waren unsere Fahrer. Der Mexikaner hielt nur eine Saison mit uns durch und wurde durch Kevin ersetzt. Wenn wir bereits 2015 unsere ersten Rennen gefahren wären, wären unsere Erwartungen wahrscheinlich nicht sehr hoch gewesen, aber das zusätzliche Jahr der Vorbereitung und Entwicklung machte uns hoffnungsfroh. Wir waren außerdem die Neuen und daher stets voller Vorfreude und Erwartung. Ich erinnere mich, dass es während FP1 geregnet hat und dass Gutiérrez nur acht und Romain sechs Runden schaffte. FP2 war nicht viel besser, aber es ging allen so. Wenn ich mich recht erinnere, beendete Gutiérrez die Fahrt auf dem zehnten und Romain auf dem 13. Platz, was verdammt noch mal nicht schlecht war.

Beim Start von FP3 bekam ich einen ersten Vorgeschmack auf die wahren Fähigkeiten Romains, als er bei der Ausfahrt aus der Garage mit

einem der Manors kollidierte. Er kam sofort für einen neuen Boden zurück und hatte gerade einmal vier Meter zurückgelegt! Obwohl beide Fahrer danach noch mehr Runden schafften, waren ihre Zeiten mehr als bescheiden und sie bildeten das Schlusslicht.

Abgesehen davon, dass dieser Grand Prix die Premiere für Haas F1 war, war er für sein Qualifying-Format im Knockout-Stil bekannt, bei dem alle 90 Sekunden der langsamste Fahrer eliminiert wurde. Erinnern Sie sich? Die Idee dahinter war es, die Fahrer dazu zu zwingen, durchgehend schnell zu sein, aber das erwies sich als ziemliches Desaster, da es lange Abschnitte gab, auf denen kaum Fahrzeuge auf der Strecke waren. Gutiérrez wurde nach zwei Manor-Fahrern als Dritter eliminiert, gefolgt von Romain, sodass wir die Ränge 19 und 20 in der Startaufstellung hatten. Niemand mochte das Format, ich am allerwenigsten. Es war echter Mist!

Der Renntag war trocken und nachdem Kvyat, der als 18. gestartet war, noch in der Einführungsrunde eine Panne hatte, machten beide unsere Fahrer, noch bevor sie überhaupt auf die Strecke gingen, je einen Platz gut. Was kann ich sagen, Kyat ist mein bevorzugter Russe! In Runde elf war Romain 14. und Gutiérrez 16. In Runde 17 versuchte Alonso, der für McLaren fuhr, Gutiérrez zu überholen und touchierte ihn an der Innenseite, sodass beide Fahrer im Kiesbett landeten.

Alonsos Crash war ziemlich spektakulär und endete mit einer Fassrolle. Er war aber abgesehen von ein paar angeknacksten Rippen okay. Auch Gutiérrez ging es gut, aber sein Wagen war im Arsch. Willkommen bei der Formel 1! Ein paar Runden später kam die rote Flagge raus und da Romain noch nicht in der Box gewesen war, erhielt er einen Freistopp. In Runde 22 gab Räikkönen auf, sodass Romain an achter Stelle fuhr. Es lag noch ein weiter Weg vor ihm, aber ich weiß noch, dass ich gleichzeitig besorgt und aufgeregt war. Nein, falsch. Ich war extrem nervös!

Hier muss ich Romain Anerkennung zollen, denn der Vorteil, den er am Ende des Rennens hatte, war seinem achtsamen Umgang mit den Reifen zu verdanken, der es ihm erlaubte, am Ende noch einmal zwei Plätze gut zu machen. „Wir haben den sechsten Platz geschafft“, sagte ich später zu Gertie, „und das in unserem ersten Rennen!“

„Und das andere Fahrzeug?“, fragte sie.

„Sei keine Spielverderberin!“, erwiderte ich. „Wir wurden Sechster. Das ist alles, was du wissen musst.

Die Fahrer, die auf den Rängen vor Romain landeten, waren Massa, Ricciardo, Vettel, Hamilton und Rosberg, die besten Fahrer in der Startaufstellung also. Romain selbst wurde zum Fahrer des Wochenendes gekürt, was er sich redlich verdient hatte. Aber was noch viel mehr zählt: Unser Einstand in Melbourne brachte uns den Ruf ein, eines der stärksten Debüts in der Formel 1 hingelegt zu haben. Aber genug geprahlt! Das war damals, und heute ist heute. Und jetzt habe ich Arbeit zu erledigen.

Trotzdem: Was für ein großartiges Wochenende!

Mittwoch, 6. April 2022 – Albert Park Circuit, Melbourne, Australien

Kevin ist erst heute Früh in Australien gelandet und er sieht scheiße aus. Ich fühle mich auch nicht großartig, aber er gleicht einem Gespenst. Besorgniserregend.

Mittlerweile wurde der Grand Prix in Las Vegas für 2023 bestätigt. Ich habe bis jetzt mit noch niemandem gesprochen, der das für keine gute Idee hält und ich freue mich wirklich sehr darauf. Seit der ersten Ausstrahlung von *Drive to Survive* hat die Gefolgschaft von F1 in den Staaten Jahr für Jahr massiv zugelegt und das Timing ist perfekt. Dieses Jahr fahren wir außerdem in Miami, was heißt, dass wir nächstes Jahr drei Rennen in den USA haben werden. Halte ich es für möglich, dass es eines Tages vier Rennen in den Staaten geben wird? Wenn sich die Dinge weiter so entwickeln wie bisher, dann sehe ich keinen Grund, der dagegen spricht.

Ich glaube, Las Vegas und die Formel 1 sind eine perfekte Kombination. Glamour, Unterhaltung und Bullshit. Beide drehen sich um diese drei Dinge. Einige Leute werden der Meinung sein, dass wir mittlerweile zu viele Rennen fahren, aber noch ist das nicht der Fall, würde ich sagen. Ich glaube, Stefano hat mal gesagt, dass 24 Grand-Prix-Rennen im Jahr das

absolute Limit seien, was Sinn macht. 1980 waren es gerade einmal 14. Kaum zu glauben, oder? Ein weiterer Vorteil, der mit einem Grand Prix auf einer neuen Strecke einhergeht, ist, dass die Organisatoren von traditionsreichen Rennen auf Trab gehalten werden. In diesem Sport kann man nichts als gegeben annehmen und ein bisschen Wettbewerb schadet nie. Einige der historischen Rennen sind, rein kommerziell betrachtet, ziemlich schwach, da wäre es mitunter keine schlechte Idee, eine Pause einzulegen und sich neu zu positionieren. Aber nicht nur das: Wenn die Bevölkerung vor Ort ein paar Jahre ohne Grand Prix auskommen muss, werden sie das Renngeschehen vielleicht vermissen und wieder mehr Interesse zeigen. Es gibt Länder, die vergessen entweder, wie viel Geld ein Grand Prix einspielt, oder sie nehmen es als gegeben an. Der wirtschaftliche Faktor ist aber definitiv nicht zu unterschätzen.

Eines der Rennen, das durch die Einführung von Las Vegas auf Trab gehalten werden wird, ist Monaco, da bin ich ganz sicher. Tatsächlich haben sich in den wenigen Tagen seit Bestätigung des Rennens zahlreiche Stimmen zu Wort gemeldet und gemeint, dass Las Vegas Monaco in den Schatten stellen wird. Der Glamour und die Tradition sind mittlerweile Monacos größte Verkaufsargumente, so einfach ist das. Las Vegas hat mehr als genug Glamour und da es viel größer als Monaco ist, wird es ziemlich sicher ein spannenderes Rennen veranstalten. Was bleibt dann für Monaco? Die Tradition. Und was passiert mit der Tradition, wenn man nicht aufpasst? Sie kann dazu führen, dass man stehen bleibt und den Fortschritt verschläft. In den guten alten Zeiten brauchte die Formel 1 Monaco, nicht umgekehrt. Das hat sich mittlerweile geändert. Ein fixer Platz im Rennkalender ist keinem Land mehr sicher und das ist auch richtig so. Ich glaube, die aktuelle Entwicklung kann nur positive Auswirkungen auf die Beziehung zwischen der Formel 1 und Monaco haben, denn niemand möchte, dass irgendwann Schluss damit ist. Allerdings muss auch gesagt werden, dass Monaco in den letzten Jahren oft negative Schlagzeilen gemacht hat und als langweilig und vorhersehbar bezeichnet wurde. Je spannender die neuen Rennen sind, desto negativer wird sich das auf den Ruf Monacos auswirken.

Donnerstag, 7. April 2022 –
Albert Park Circuit, Melbourne, Australien

14.00 Uhr

Happy birthday to me, happy birthday to me, happy birthday, lieber Günther, happy birthday to me. Ich werde heute 57 Jahre jung und fühle mich keinen Tag älter als 90! Heutzutage scheinen die Menschen regelrecht vom Alter besessen zu sein. Für mich ist es einfach nur eine Zahl. Wie alt ich mich fühle, hängt davon ab, welche Leistung mein Team zustande bringt, was bedeutet, dass ich vor Bahrain drei verdammte Jahre lang tot war.

Das Team hat mich vorher mit einem Kuchen überrascht, was mich ehrlich gefreut hat. Das einzige Problem war, dass er von Kevin übergeben wurde, der krank ist. Sollen wir etwa beide sterben? Der Kuchen war trotzdem gut. Ich habe eine kleine Rede gehalten, die alle total gelangweilt hat, und dann ein paar Interviews gegeben.

Als wäre mein Geburtstag nicht genug Anlass für Feierlichkeiten, fährt Haas dieses Wochenende sein 125. F1-Rennen. Stuart hat mich vorhin daran erinnert, als ich ein paar Fragen für unsere Webseite beantwortet habe. Da scheint es zu passen, dass sich nicht nur eine, sondern gleich zwei meiner besten Erinnerungen in Bezug auf Haas hier in Melbourne zugetragen haben, nämlich die beiden sechsten Plätze.

16.00 Uhr

Ich musste in einem der Fan-Bereiche auf die Bühne, um einige Fragen zu beantworten. Das passiert mittlerweile bei den meisten Grand-Prix-Veranstaltungen. Einige der Fahrer und Teamchefs genießen das regelrecht, andere wiederum nicht so sehr. Ich persönlich liebe es! In einer solchen Situation sitzen wir alle im selben Boot und haben einfach nur Spaß. Derjenige, der die Fragen gestellt hat, konnte es sich nicht nehmen lassen, den Zuschauern zu verraten, dass ich heute Geburtstag habe und so sang

mir die Menge ein Ständchen. Es müssen 10.000 oder 20.000 Menschen gewesen sein – und nicht irgendwelche Leute, sondern alles Australier. Der Lärm, den sie dabei verursacht haben, war unglaublich. Es war ein ziemlich spezieller Moment für mich.

Ich hatte gerade eine Unterhaltung über die Änderungen, die hier an der Strecke vorgenommen wurden, um mehr Überholmanöver zu ermöglichen. Einige Kurven sind breiter geworden und ein oder zwei weitere haben ein neues Profil erhalten. Die größte Veränderung ist jedoch die Schikane, die in Kurve neun und zehn entfernt wurde, wodurch der Streckenabschnitt entlang des Lakeside Drive ziemlich an Intensität gewinnt. Laut den Organisatoren haben sich die Rundenzeiten gegenüber 2019 dadurch um rund fünf Sekunden verringert, obwohl die Rennstrecke im Endeffekt um nur 28 Meter verkürzt wurde. Kaum zu glauben!

Ein Besuch in der Garage gab mir das Gefühl, dass sich Kevin und Mick von Tag zu Tag besser zu verstehen scheinen. Das ist schön zu sehen, denn die beiden respektieren und vertrauen einander offensichtlich, was ein positives Zeichen ist. Allerdings müssen wir das auch mit einer gewissen Vorsicht genießen, denn wenn die beiden zu sehr auf Kuschelkurs gehen, dann pushen sie sich gegenseitig nicht mehr. Es gilt also wie generell im Leben, das richtige Gleichgewicht zu finden. Wenn Kevin knapp vor der Rente wäre, könnte das, glaube ich, zum Problem werden, aber noch ist er ja jung und voller Wettkampfgeist. Wenn er einen guten Job für uns erledigt, könnte eines der großen Teams Interesse an ihm signalisieren. Das ist sicher etwas, was er immer im Hinterkopf hat, aber damit habe ich kein Problem, denn solange unser Bolide wettbewerbsfähig ist, wird Kevin Gas geben.

Freitag, 8. April 2022 –
Albert Park Circuit, Melbourne, Australien

10.00 Uhr

Kevin, der Arme, fühlt sich nach wie vor miserabel. Ich habe ihn gefragt, ob er zurück ins Hotel möchte, aber er hat darauf bestanden, ins Cockpit zu steigen. Ich weiß nicht. Irgendwas an diesem Wochenende fühlt sich nicht richtig an. Kevin fühlt sich miserabel und ich fühle mich auch nicht unbedingt top. Wir müssen uns selbst einen Ruck geben.

16.00 Uhr

FP1 verlief gar nicht gut. Kevin schaffte 18 Runden mit einer Bestzeit von 1:23.186 (P18, hat sich aber die ganze Zeit über krank gefühlt. Mick hat beim Start einen neuen Tyre Compound, also eine neue Reifenmischung, getestet, bevor wir auf weiche Reifen umgesattelt und eine Zeit von 1:24.349 (P20) hingelegt haben. Das ist nicht gut genug – wir müssen besser werden!

Während FP1, als die Strecke mehr Gummi abbekam, verlangsamte sich das Tempo. Kevin schaffte während seiner Qualifying-Simulation eine Zeit von 1:21.191 (P16), während Mick 1:21.974 (P18) hinlegte. Beide Fahrer haben die Session mit „high-fuel runs“ beendet, was uns mit einigen wertvollen Daten für das Rennen versorgt hat.

Inzwischen fühle ich mich noch schlechter. Ich verspüre keine Übelkeit wie Kevin, sondern fühle mich nur schwindlig und habe Kopfschmerzen. Anfangs dachte ich, das hätte was mit dem Jetlag zu tun (den ich nicht haben sollte!), aber ich bin mittlerweile ziemlich sicher, dass es das nicht ist. Das hat gerade noch gefehlt. Ich glaube, ich fahre direkt zurück ins Hotel.

Falls dieses Buch hier enden sollte, dann liegt das daran, dass ich während der Nacht das Zeitliche gesegnet habe.

Nur damit Sie Bescheid wissen.

Samstag, 9. April 2022 – Albert Park Circuit, Melbourne, Australien

7.00 Uhr

So wie es aussieht, habe ich die Nacht überlebt. Das ist aber auch schon die einzig positive Neuigkeit im Moment. Ich habe nicht gut geschlafen und fühle mich nach wie vor miserabel. Ich bin sonst nie krank. Ich fühle mich wie der verdammte Hase aus der Batterien-Werbung, nur mit längeren Armen und einer größeren Nase. Aber wie dem auch sei, es nützt nichts und ich stehe besser auf und sehe nach, was so los ist.

16.00 Uhr

Verdammt noch mal! Man kann wohl sagen, dass das Qualifying nicht nach Plan verlaufen ist. Kevin hat es mit seinem ersten Satz Reifen geschafft, sich von 1:21.243 auf 1:20.548 und mit dem zweiten auf 1:20.254 zu verbessern, was ihm Rang 17 einbrachte. Der dritte und letzte Durchgang glich einem Sprint, nachdem die verdammte rote Flagge gezeigt worden war, aber Kevin konnte seine Zeit nicht verbessern, weshalb er zum ersten Mal in dieser Saison in Q1 ausschied. *Merda!*

Mick erging es zum Glück ein bisschen besser und er schaffte es dank einer schnellen Runde mit einer Zeit von 1:20.104 (P15) in Q2. Guter Start. Ich dachte, er wäre in der Lage, das noch zu verbessern, aber am Ende von Q2 war er nach wie vor auf P15.

Jetzt muss ich mich mit den Medien auseinandersetzen. Ich wünschte, ich könnte einfach zu Bett gehen!

Sonntag, 10. April 2022 – Albert Park Circuit, Melbourne, Australien

18.00 Uhr

Mick wurde 13. und Kevin 14. Das Set-up war nicht so gut. Die Renngeschwindigkeit war okay, aber das Safety Car hat uns alles versaut.

Das passiert. Ich behaupte einfach mal, dass uns heute eine Lehre war. Ich habe keine Ahnung, wie ich es geschafft habe, auf den Beinen zu bleiben. Ich hätte kein Problem damit gehabt, mich unter meinem Schreibtisch zu verkriechen und einige Wochen durchzuschlafen.

Montag, 18. April 2022 – Steiner Ranch, North Carolina, USA

14.00 Uhr

Also ich habe vielleicht eine gute Story für Sie! Was waren das doch für zwei Wochen! Allerdings nicht im positiven Sinn, sondern ganz im Gegenteil.

Nach dem Qualifying am Samstag fühlte ich mich etwas besser und habe mich mit Mattia zum Abendessen verabredet. Wir tranken etwas Wein, aber keinen zu schweren. Am nächsten Morgen bin ich aufgewacht und habe mich gefühlt wie nach einer Flasche Whisky! Im Ernst, ich fühlte mich wirklich betrunken. Als ich an der Rennstrecke ankam, bin ich direkt in mein Büro und sobald ich mich hingesetzt habe, schlief ich wie ein alter Mann auf meinem verdammten Stuhl ein. Ist das denn die Möglichkeit – ich? Das ist in all meinen Jahren im Motorsport bisher noch kein einziges Mal passiert. Ich bin immer startklar!

Nach dem Rennen bin ich direkt zum Flughafen und auf dem Weg dorthin im Auto eingeschlafen. Der Fahrer brauchte fünf Minuten, um mich aufzuwecken. Der dachte, ich sei tot! Als ich im Flieger saß, schlief ich schnell wieder ein und wachte nicht mehr auf, bis wir fast zehn Stunden später in Los Angeles landeten. Nachdem ich aus dem Flugzeug ausgestiegen war, ging ich in die Lounge, um auf meinen Weiterflug nach Charlotte zu warten und habe dort wieder geschlafen, bis mein Flug drei Stunden später aufgerufen wurde. Als eine Lounge-Mitarbeiterin mich aufweckte, sagte ich, „Oh Mist, ich hoffe, ich bin nicht die ganze Zeit mit weit offenem Mund dagesessen.“ „Hm, das war genau das, was Sie gemacht

haben, Sir,“ sagte sie, ein kleines bisschen zu ehrlich. Zu diesem Zeitpunkt zitterte ich so stark, dass ich mein Mobiltelefon kaum halten konnte und als ich kurz vor Mitternacht endlich im Flieger nach Charlotte saß, schlief ich sofort wieder ein. Manche Passagiere haben auf einem so späten Nachtflug vermutlich kein Auge zugemacht, aber von mir kann ich das nicht behaupten. Die Besatzung brauchte zehn Minuten, um mich aufzuwecken, als wir in Charlotte gelandet waren. Sie machten sich offenbar echte Sorgen. Da ich mich im Land der Träume befand, habe ich aber nichts davon mitgekriegt.

Als ich um halb sieben in der Früh endlich zu Hause ankam, beschloss ich, zu frühstücken. Zu dem Zeitpunkt fühlte ich mich zwar müde, aber sonst nicht allzu schlecht, also duschte ich und ging dann zu Bett. Das nächste, an das ich mich erinnern kann, ist, dass Gertie mich aufweckte. „Du weißt, wie spät es ist, oder?“, fragte sie mich. „Es ist eins am Nachmittag.“ „Lass mich einfach schlafen.” Ich glaube, ich habe noch weitere fünf Stunden im Bett verbracht und als ich endlich wieder unter den Lebenden weilte, hatte ich mit Unterbrechungen fast 24 Stunden lang geschlafen.

Am Dienstag wachte ich auf und fühlte mich mehr oder weniger sofort wieder krank. Ich schaffte es gerade noch rechtzeitig ins Bad. Die Übelkeit hat mich für den Rest des Tages begleitet und abends fühlte ich mich, als würde mein Kopf explodieren. Es war schrecklich. Noch nie in meinem Leben habe ich mich so schlecht gefühlt. Der Mittwoch sah ganz ähnlich aus und erst am Donnerstag und Freitag ging es mir allmählich besser. Ich fühlte mich zwar nicht gut genug, um zu arbeiten, aber gut genug, um zumindest aufzustehen und mich zu unterhalten. Am Samstag saß ich dann einige Stunden an meinem Laptop und gestern habe ich den ganzen Tag damit zugebracht, den ganzen Mist, den ich verschlafen habe, aufzuarbeiten. Zum Glück ist Ostern, sodass es ziemlich ruhig ist.

Es ging mir allerdings so schlecht, dass ich in meinem Postfach sogar eine Abwesenheitsnotiz eingerichtet habe. Ich weiß nicht, seit wann ich über E-Mail kommuniziere, aber eine Abwesenheitsnotiz musste ich noch nie einrichten. Ich habe letzten Mittwoch meinem Arzt einen Besuch abgestattet und er meinte, ich hätte irgendeinen viralen Infekt. Er meinte

auch, dass ich ins Krankenhaus sollte, falls es mir bis Freitag nicht besser gehen sollte, aber zum Glück hatte sich das Blatt bis dahin gewendet.

Wie dem auch sei, jetzt wissen Sie über meinen Gesundheitszustand Bescheid und die gute Nachricht ist: Günther is back! Fitter, stärker und schöner als je zuvor. Ich fliege heute noch nach Italien und übernachte bei meiner Mutter, bevor ich für das nächste Rennen nach Imola fahre. Dieser Grand Prix ist eines von drei Rennen, die unserem Boliden meiner Meinung nach nicht liegen und um ehrlich zu sein, habe ich keine großen Erwartungen. Auf der anderen Seite gab es bereits mehr als einen Grand Prix, bei dem meine Erwartungen groß waren und dann enttäuscht wurden. Folgt man dieser Logik, könnte es sogar sein, dass wir gewinnen! An diesem Wochenende können wir uns auf das erste Sprintrennen freuen. Es wird eine Herausforderung werden, da wir nur ein freies Training haben, um die richtige Taktik zu finden. Das gilt aber auch für alle anderen und das bedeutet, dass diejenigen, die am besten vorbereitet sind, mit einem besseren Boliden an den Start gehen werden. Wir sind auf jeden Fall startklar!

Donnerstag, 21. April 2022 – Imola, Bologna, Italien

14.00 Uhr

In den Medien war unser Verhältnis mit Ferrari diese Woche ein größeres Gesprächsthema als der Grand Prix selbst. Im Ernst, schön langsam wird’s langweilig. Ich glaube, die Leute überschätzen meinen Einfluss bei Ferrari, ganz zu schweigen von meinen Möglichkeiten in Maranello. Was glauben die denn, dass ich dort mache? Doch nicht etwa, dass ich mich nachts in die Büros von Ferrari schleiche und deren Server anzapfe? Wir sind in Maranello in einem komplett anderen Gebäude als Ferrari untergebracht. Wie oft muss ich das noch sagen? Mattia hat eine öffentliche Erklärung abgegeben, aber ich glaube nicht, dass das viel

gebracht hat. Er erläuterte, dass Haas ein vollständig eigenständiges Team sei, das mit Ferrari nichts zu tun habe und abgesehen davon, dass wir kein Junior-Team seien, würden wir keine laut Reglement untersagten Informationen austauschen. Ich glaube, er hat es ziemlich gut auf den Punkt gebracht.

Doch wie dem auch sei, die Leute scheinen es nicht begreifen zu wollen und wir können scheinbar nichts richtig machen. Wenn wir ein gutes Fahrzeug haben, heißt es, wir hätten es von Ferrari kopiert und wenn wir ein schlechtes Fahrzeug haben, dann geschieht uns das recht. Ich bin der Meinung, dass diese Denkweise nicht gerade von Intelligenz zeugt. Außerdem bricht den Leuten kein Zacken aus der Krone, wenn sie etwas Anstand und Respekt zeigen – und das ist definitiv nicht immer und überall der Fall! Wir sind nicht dazu da, Lücken in der Startaufstellung zu füllen. Wir machen unseren Job wie alle anderen auch und wenn jemand seinen Job gut macht, dann hat er auch eine gewisse Anerkennung verdient.

Einer der lautstärksten Gegner unserer Beziehung mit Ferrari ist Andreas Seidl von McLaren. Er ist der Meinung, dass Hersteller nur Triebwerke und Getriebe mit anderen teilen sollten und dass Teams wie Haas nur eine Daseinsberechtigung haben, wenn sie alles andere betriebsintern regeln. Im Grunde genommen möchte er nichts anderes als eine Rückbesinnung auf die guten alten Zeiten, als es viele Teams gab, die sich verausgabten, bis sie irgendwann nicht mehr konnten. Entweder ist es das oder aber er will sich einfach nur mit vier, fünf großen Teams messen.

Ich kann genauso wie Mattia nicht mehr tun als wiederholt daran zu erinnern, dass alles, was wir tun, legitim und regelkonform ist. Und wenn Andreas ein Problem damit hat, dann sollte er sich bei der FIA beschweren. Ich habe die FIA sogar förmlich gebeten, die Beziehung zwischen Ferrari und Haas zu untersuchen. Sollten sie auf Unregelmäßigkeiten stoßen, dann werden wir alles tun, um die Dinge ins Lot zu bringen. Sie werden aber nichts finden, da alles – wie bereits erwähnt – dem Reglement der FIA entspricht.

Vor ein paar Wochen habe ich herausgefunden, dass Andreas derjenige war, der sich dagegen ausgesprochen hatte, dass uns in Bahrain mehr Testzeit zugesprochen wurde – und das, obwohl wir nichts dafür konnten,

dass unsere Fracht verspätet geliefert wurde. Als ich das erfuhr, habe ich mich bei ihm für seinen Sportsgeist bedankt und ihn gefragt, was ihn zu einer solchen Reaktion veranlasst hat. Er hat nur gelacht. Als ich ihm erklärte, was passieren würde, wenn er mich noch einmal auslachen sollte, hat er aufgehört. Ich habe kein Problem, wenn Leute anderer Meinung sind als ich und wenn die einzelnen Teams ihrer Ansicht nach anders aufgebaut sein oder betrieben werden sollten. Womit ich allerdings ein Problem habe, ist Respektlosigkeit. So ein Verhalten lasse ich mir nicht gefallen.

Freitag, 22. April 2022 – Imola, Bologna, Italien

16.00 Uhr

Ich hatte heute ein Erfolgserlebnis bitter nötig, aber das ist kein Wunder nach dem ganzen Bullshit, der über Ferrari und uns gestern verbreitet wurde und nach meinem wochenlangen Dornröschenschlaf im Anschluss an Australien.

Da ist es nur gut, dass mir dieses Erfolgserlebnis auch gewährt wurde.

Beim Qualifying für das morgige Sprintrennen haben wir unser bisher bestes Ergebnis eingefahren und Kevin sicherte sich P4. P-foking-4, Baby! Als Kevin von der Strecke abkam, dachte ich kurz, dass das in einem Desaster enden würde, aber er konnte den Wagen wieder auf Spur bringen und sich hinter Verstappen, Leclerc und Norris qualifizieren. Das hat nicht nur in unserer Garage, sondern vor allem auch bei den Zuschauern zu einigem Lärm und Jubel geführt. Übrigens, wussten Sie, dass Leclerc ein ehemaliger Haas-Junge ist? Nicht gelogen. Er war 2016, als er in der Formel 2 fuhr, unser Entwicklungsfahrer und ist auch ein paarmal für uns in FP1 in Erscheinung getreten. Ich mag Charles. Er ist ein guter Typ.

Wie in Bahrain haben wir wieder allen Grund zur Freude. Aber diesmal ist es nicht nur, dass die richtigen Leute happy sind, sondern wir schaffen es

jetzt auch, die richtigen Leute zu verärgern. Tut mir leid, ich sollte nicht politisch werden, aber ich bin immer noch ein bisschen sauer.

Stefano Domenicali, der aus Imola kommt, lädt heute Abend alle Teamchefs in sein Lieblingsrestaurant ein. Wie Sie wissen, ist Stefano ein guter Freund von mir und ich bin sicher, er wird dafür sorgen, dass wir uns alle gut amüsieren. Ich bin mir außerdem sicher, dass er sich den Sitzplan gut überlegt hat. Er ist nicht dumm. Christian wird am entgegengesetzten Ende von Toto sitzen und ich werde am entgegengesetzten Ende von Andreas sitzen. Das hoffe ich zumindest. Ich möchte nicht den ganzen Abend mit einem Kräftemessen zubringen und ihn ans Schienbein stoßen müssen. Dabei mag ich Andreas eigentlich recht gern. Er ist okay.

Ich werde oft gefragt, ob diese ganze Sache mit Christian und Toto auf *Drive to Survive* komplett der Realität entspricht. „Hassen die beiden einander wirklich?“ Blablabla … Was geht es mich an, ob die beiden auf Schmusekurs sind oder nicht? Ich habe es ja schon erwähnt, die eine Sache, die uns davon abhält, uns gegenseitig an die Gurgel zu gehen, ist die Formel 1. Denn auch wenn wir alle für verschiedene Teams arbeiten, so haben wir doch auch alle eine gemeinsame Leidenschaft, nämlich die Formel 1. Toto und Christian sind ein Paradebeispiel. Manchmal denke ich, die beiden wollen sich wirklich gegenseitig umbringen, genauso wie ich denjenigen, der unsere Beziehung mit Ferrari in Frage stellt, manchmal umbringen möchte. Am Ende des Tages sitzen wir aber alle im selben Boot und so sehr ich auch anderer Meinung als jemand anderer – und Toto anderer Meinung als Christian, oder umgekehrt – sein mag, sitzt schlussendlich niemand am längeren Ast. Das müssen wir uns schon vor Augen halten, denn sonst würden wir uns womöglich wirklich gegenseitig die Schädel einschlagen.

Das ist übrigens keine schlechte Idee. Wenn wir jemals ein langweiliges Rennen haben sollten, könnten wir einen Boxkampf zwischen zwei Teamchefs organisieren. Können Sie sich das vorstellen? Der arme alte Fred. Er hätte keine Chance. Er ist zwar ein paar Jahre jünger als ich, schaut aber aus, als könnte er mein Großvater sein. Ich bin mir nicht sicher, wer der härteste Gegner wäre. Ich kenne Christian seit langer Zeit und habe mit ihm bei Red Bull gearbeitet. Er konnte ziemlich zäh sein. Andererseits ist er

mittlerweile mit einem Spice Girl verheiratet. Otmar von Alpine scheint auch recht passabel. Er ist groß.

Aber zurück zu heute Abend. Ich glaube, wenn Stefano mich neben Fred setzt, wird kein Blut fließen. Wir werden nur Mist reden. Das Essen und der Wein werden gut und umsonst sein. Was gibt es daran auszusetzen?

Samstag, 23. April 2022 – Team-Hotel, Bologna, Italien

7.00 Uhr

Gestern Abend verlief relativ ruhig, es gibt also nicht wirklich viel zu berichten. Ich weiß! Ich bin selbst auch enttäuscht. Vielleicht wird's beim nächsten Mal interessanter. Wir hatten trotzdem unseren Spaß und das Essen war unglaublich. Stefano war außerdem ein fantastischer Gastgeber.

Unsere Erwartungen für heute sind groß. Die gestrige Performance von Kevin war eine seiner bisher besten, zumindest bei Haas, und für heute erwarten wir mehr davon. Mick qualifizierte sich übrigens auf Rang zwölf, was auch nicht so schlecht ist. Er hat es aber nach wie vor nicht in Q3 geschafft, was er aber unbedingt erreichen will. Wird schon!

Ich gehe jetzt duschen, dann suche ich mir was Anständiges zum Anziehen heraus und mache mich auf den Weg zur Rennstrecke.

16.00 Uhr

Ich bin nicht gerade bester Laune, daher werde ich mich kurz halten. Was gestern so vielversprechend begann, hat heute im Sprintrennen nicht für viel gereicht. Kevin hat es geschafft, bis Runde acht Vierter zu bleiben. Drei Runden später verlor er den fünften Rang an Ricciardo. In Runde 17 lag Kevin bereits auf dem siebten und Mick auf dem zehnten Platz, sodass wir noch einen Fahrer hatten, der auf Punkte fuhr, während der andere gerade so daran vorbei schrammte. Kurz vor Schluss verlor Kevin einen

weiteren Platz und Mick blieb Zehnter, sodass wir letztendlich einen einzigen Punkt holten. Einige Leute mögen sagen, „Komm schon, Günther, ein Punkt ist ein Punkt.“ Ja, aber wenn du dich als Vierter qualifizierst? Es ist kein Desaster, aber ich habe mehr erwartet. Andererseits: Dass Mick morgen als Zehnter startet, ist positiv und ermutigend.

Trotzdem, ich könnte die Wände hoch laufen. Für morgen ist Daumen halten angesagt.

Sonntag, 24. April 2022 – Imola, Bologna, Italien

18.00 Uhr

So nah und doch so fern – schon wieder! Kevin hat einen großartigen Start hingelegt und sich auf den fünften Rang vorgearbeitet, aber dann kam Mick bei der ersten Schikane in Kontakt mit Alonso, drehte sich und wurde 17. Kevin gab sein Bestes, aber Tatsache ist, dass er nicht so schnell wie die anderen war. Zumindest ist jetzt die Renngeschwindigkeit unser Problem und nicht mehr die Zuverlässigkeit. Zum Schluss wurde Kevin Neunter, was uns zwei weitere Punkte einbrachte, und Mick blieb auf Rang 17. Ich bin ein bisschen enttäuscht von Mick, denn er hat eine großartige Chance nicht wirklich genutzt. Es liegt vermutlich nur an der fehlenden Erfahrung. Es gibt mittlerweile so einige Stimmen, die meinen, unser Wagen sei besser als die Ergebnisse, die wir vorzuzeigen hätten und dass es am Ende des Tages an den Fahrern liege. Ich werde noch ein paar Rennen abwarten, aber es muss sich definitiv was ändern. Ich hätte mich gern mit Mick unterhalten, aber er ist direkt im Anschluss an das Rennen nach Amerika geflogen. Ob ich schon über Alternativen nachdenke? Ja klar. Kevin hat uns in dieser Saison bis jetzt 15 Punkte geholt und wenn Mick nur die Hälfte dessen geschafft hätte, dann stünden wir bei 23. Wir haben lange auf einen guten Boliden gewartet und das einzige, was uns jetzt den Spaß verderben

kann, ist, wenn wir nicht sein volles Potenzial ausnutzen. Nichts wäre frustrierender als das.

Okay, nächster Stopp Miami. Ein neues Rennen. Ich wünschte, ich könnte davor noch zu Hause vorbeischauen, aber morgen fliege ich zuerst für einige Treffen nach London und dann bin ich einige Tage im Werk in Oxford. So wie im Moment habe ich mich bei Haas noch nie gefühlt. Glückseligkeit oder Enttäuschung sind die zwei normalen Gemütszustände in meinem Leben, aber im Moment schwanke ich zwischen glücklich, frustriert, nervös und enttäuscht, und dann wieder glücklich. Es ist eine seltsame Mischung und mit Miami als neuem Rennen glaube ich nicht, dass sich das so schnell ändern wird. Das klingt, als würde ich mich beschweren, das ist aber nicht der Fall. Frustriert zu sein bedeutet, dass uns etwas Gutes bevorsteht. Ganz sicher, ich spüre es!

Montag, 2. Mai 2022 – Haas F1-Werk, Banbury, Oxfordshire, Großbritannien

Gute Neuigkeiten! Morgen werden wir eine neue Partnerschaft mit einem dänischen Fintech-Unternehmen namens Lunar bekanntgeben. Wir arbeiten schon eine ganze Weile daran und haben so gut wie alles unter Dach und Fach. Auch wenn es uns finanziell recht gut geht, war der Deal mit Uralkali doch viel Geld wert und ich war intensiv damit beschäftigt, einen guten Ersatz zu finden. Gut 65 Prozent unseres Jahresbudgets werden normalerweise durch Sponsoren abgedeckt – Sie können sich also vorstellen, um welche Summen es hier geht. Es ist auf jeden Fall viel Geld. Wir stehen zwar erst am Anfang, aber für den Titelsponsor gibt es einige Interessenten und auch wenn es nicht unbedingt Voraussetzung ist, wäre es schön, wenn wir ein amerikanisches Unternehmen dafür gewinnen könnten.

Ich glaube, einige Marketingexperten, die kein Interesse an der Formel 1 haben, nehmen an, dass alle sich alle Teams gleichen oder zumindest sehr

ähneln, doch da muss ich widersprechen. „Wir sind etwas anders als die anderen Teams“, sage ich dann. Dabei spreche ich nicht von Geld. Unser Ethos ist ein anderes. Um es anhand eines Beispiels zu erläutern: Jedes F1-Team außer Haas ist zumindest zu einem gewissen Grad ziemlich „corporate“. Was ich damit sagen will, ist, dass es ziemlich straff und kommerziell strukturiert ist. Mercedes ist verdammt „corporate“, aber das ist bei einem übermächtigen deutschen Ausrüster mit viel Geld und einem Mann wie Toto an der Spitze auch nicht anders zu erwarten. Diese Jungs sind „the real deal“, also das einzig Wahre. Die Alfa Romeos und Alpines dieser Welt sind zwar weniger straff aufgestellt, trotzdem ist auch bei ihnen eine gewisse kommerzielle Gesinnung Teil der DNA. Haas hingegen ist überhaupt nicht „corporate“. Zwar sind wir auch nicht anti-„corporate“ – natürlich nicht! – aber es ist nicht das, was für uns zählt oder im Vordergrund steht.

Vor einigen Wochen hat mich ein Journalist gefragt, was unser Alleinstellungsmerkmal sei.

„Inwiefern unterscheidet ihr euch von anderen Teams?“, wollte er wissen. „Was ist anders?“

„Das ist eine gute Frage“, war meine Antwort.

Dann habe ich auf die Tatsache hingewiesen, dass wir nicht wirklich „corporate“ sind, was der Journalist anfangs nicht verstand. „Aber F1 ist doch der kommerziellste Sport auf der Welt“, sagte er. „Da müsst ihr doch sicher mitziehen.“

„Bullshit“, sagte ich. „Ein F1-Team kann sein, was immer es will, solange es sich an die Regeln hält und in den Regeln steht nirgends geschrieben, dass es corporate zu sein hat.“

Diese Einstellung ist natürlich nicht jedermanns Sache. Wenn du als Gast zu Mercedes oder Ferrari kommst, gibt es eine Armee von Leuten, die sich um dich kümmern. Wenn du als Gast zu Haas kommst, geben wir dir einige Overalls oder lassen dich den Abwasch erledigen. Na ja, nicht wirklich, zumindest bis jetzt noch nicht. Wir werden sehen, wie die neue Saison läuft und wie viele verdammte Chassis die Fahrer verbrauchen. Tatsache ist jedoch, dass wir nicht eine ganze Mannschaft bereitstellen, die sich um Gäste kümmert. Ein Besuch bei Haas ist ein anderes Erlebnis.

Wodurch unterscheidet sich Haas sonst noch von anderen Teams? Nun, es wird Leute geben, die behaupten, ich sei anders als andere Teamchefs und sie gar nicht mal unrecht. Weder im positiven noch im negativen Sinne. Ich bin nicht besser oder schlechter, sondern einfach anders. Können Sie sich mich bei Mercedes vorstellen? Na eben! Die Mechaniker dort kriegen ja schon einen Kreislaufkollaps, wenn ich an deren Garage vorbei marschiere.

Ganz Deutschland würde plötzlich in Flammen aufgehen, wenn ich dort anheuern würde.

Haas unterscheidet sich von anderen Teams aber nicht aufgrund meiner Person und auch nicht aufgrund der Tatsache, dass wir nicht „corporate“ sind. Wir alle machen den Unterschied. Ein Team ist nur so gut wie die Menschen, die für dieses Team arbeiten und wir haben nun einmal einige der Besten. Nicht jeder passt zu Haas und Haas passt nicht zu jedem, so viel steht fest. Daher stelle ich auch sicher, dass ich bei allen Einstellungen und Kündigungen zumindest teilweise beteiligt bin. Ich bin normalerweise ab der zweiten Vorstellungsrunde dabei. Jeder im Team, unabhängig von seiner Rolle, untersteht mir, daher muss ich sicherstellen, dass die Chemie stimmt. Ich liege nicht immer richtig, aber es hilft, dass ich immer eingebunden bin. Zumindest glaube ich das. Die anderen Teams haben das Corporate-Gen, und wir haben das Haas-Gen. Ein stiller Mann, der seinen Motorsport liebt und mutig (sowie verrückt) genug war, einem hässlichen Großmaul aus Italien zu vertrauen, würde für das Team, das er mit aus der Taufe gehoben hat, vermutlich alles geben.

Sie können sich gar nicht vorstellen, wie viele Schwarzmaler es gab, als wir starteten. „Ihr werdet schneller weg vom Fenster sein, als ihr gebraucht habt, um Fuß zu fassen“, war der allgemeine Konsens. Was für ein Haufen Wichser. Sie alle waren der Meinung, wir hätten allen Grund uns zu schämen, da wir das kleinste Team waren – und sind. Ich schäme mich aber überhaupt nicht, das kleinste Team zu haben. Im Gegenteil: Ich bin sogar stolz darauf. Wenn du mit weniger mehr erreichen kannst, ist das doch gut, oder etwa nicht? Es ist definitiv eine größere Leistung. Wir sind auch nicht arm, wir versuchen nur, unser Geld anständig zu verwalten, da wir

vorhaben, noch lange dabei zu bleiben. Zwar gehen alle guten Dinge irgendwann zu Ende, aber bis es soweit ist, wollen wir unser Bestes geben.

Das neue Reglement hat definitiv seine guten Seiten, denn es soll die Teams dazu ermutigen, mehr wie profitorientierte Unternehmen zu arbeiten und weniger als eine Geldgrube oder das Hobby eines reichen Mannes zu fungieren. Die Formel 1 hat lange genug auf diese Ansage gewartet, aber sie stellt natürlich auch eine gewisse Herausforderung dar. Jeder Idiot kann mit Verlust arbeiten.

Morgen fliege ich für den allerersten Grand Prix von Miami nach Florida. Da es ein weiterer Heim-Grand-Prix für Haas ist, haben die Jungs in unserer Kreativabteilung ein Poster entworfen, das auf dem Cover eines Grand-Theft-Auto-Spiels mit dem Namen „Vice City“ basiert. Zwar habe ich von Grand Theft Auto schon gehört, gespielt habe ich es aber noch nie. Ich habe wichtigere Dinge zu tun, beispielsweise ein verdammtes F1-Team managen. Aber eins muss man den Jungs lassen: Sie sind wirklich kreativ. Das Poster sieht echt gut aus und ist laut Stuart viral gegangen, was auch immer das heißen mag. Ich bin mit Sonnenbrillen abgebildet und schaue, ehrlich gesagt, ziemlich cool aus.

Aber genug von mir. Wie wär’s mit ein bisschen Hintergrundgeschichte zum Rennen? Miami wurde erstmals Anfang 2021 von Stefano als möglicher Austragungsort für einen Grand Prix vorgeschlagen. Nachdem ich von so vielen Menschen auf den Sport angesprochen und sogar im Supermarkt um Selfies gebeten wurde, war ich mir sicher, dass ausreichend Publikumsinteresse gegeben sein würde. Aber Miami und F1? Das ist meiner Meinung nach die perfekte Kombination und so dürfte es wohl kaum verwundern, dass ich voller Vorfreude bin.

Als Austin vor sieben oder acht Jahren erstmals als Austragungsort verkündet wurde, gab es viele Stimmen, die meinten, dass das mit etwas Glück maximal zwei Jahre gut gehen würde. Selbst ich habe mir Sorgen gemacht, dass es zu keinem regulären Termin werden würde. Kaum zu glauben, wenn man sich ansieht, wo wir heute stehen. Austin ist bereits ein Klassiker und das Rennen zieht genauso viel Publikum an wie Silverstone – 400.000 Zuschauer an einem Wochenende! Das ist einfach unglaublich. Dass so viele Menschen in den Staaten ein Interesse an F1 entwickelt

haben, ist das Verdienst von *Drive to Survive*, das steht außer Frage. Damit sie aber regelmäßig zurückkommen, muss schon mehr als Interesse da sein. Und es kommen jedes Jahr mehr.

Abgesehen von Fußball ist die Formel 1 eine der wenigen großen Sportarten, die sich einer weltweiten Anhängerschaft erfreuen, doch bis vor Kurzem war das noch nicht so ganz offensichtlich. Bis vor Kurzem waren es nur Auto- und Rennsportfreaks, die F1 verfolgten, doch mittlerweile scheint es, dass so gut wie jeder, mit dem ich mich unterhalte, einen Lieblingsfahrer oder ein Lieblingsteam hat. Waren wir je in einer besseren Position? Ich glaube nicht. Es wird bestimmt einige Puristen geben, die anderer Meinung sind als ich, doch hinsichtlich Popularität und Begeisterung stehen wir momentan gut da, würde ich sagen. Wir müssen nur aufpassen, dass der Sport selbst das Wichtigste bleibt und nicht vom ganzen Drumherum in den Schatten gestellt wird. Wer mag schon kein Spektakel? Es darf nur nicht aus den falschen Gründen inszeniert werden, nämlich, um von etwas an und für sich Langweiligem oder irgendeinem Mist abzulenken, denn dann wird das Publikum schnell weiterziehen.

Wissen Sie, was ich kürzlich herausgefunden habe? Die Hotels in Las Vegas sind für den dortigen Grand Prix bereits für das nächste Jahr ausverkauft – mehr als anderthalb Jahre im Voraus! In Las Vegas gibt es 150.000 Hotelzimmer und sie alle sind vergeben. Alle. Ich habe Kate, unsere Reise-Koordinatorin, gefragt, wo das Team nächstes Jahr unterkommen soll und sie meinte, „Günther, im Moment weiß ich das selbst noch nicht.“ Das ist verdammt noch mal verrückt! So wie es aktuell aussieht, werde ich vielleicht in einem Wohnwagen in der Wüste absteigen müssen.

Wie dem auch sei, ich packe besser mal alle meine Siebensachen ein, denn mein Taxi kommt gleich. Wir sehen uns in Miami!

Mittwoch, 4. Mai 2022 –
Miami International Autodrome, Miami, USA

18.00 Uhr

Ich bin um 15.30 Uhr in Miami angekommen und sofort zur Rennstrecke gefahren. Das gesamte Set-up dort hat alle meine Erwartungen übertroffen. Es ist unglaublich! Die Strecke befindet sich im Hard-Rock-Stadionkomplex in Miami Gardens und ist temporär wie in Albert Park, aber man hat das Gefühl, sie sei permanent. Normalerweise spielen die Miami Dolphins hier American Football und wenn man im Stadion ganz nach oben geht, überblickt man die gesamte Strecke. Wirklich imposant.

Es gibt bereits Diskussionen, ob drei Grand-Prix-Rennen für den amerikanischen Markt ausreichend sind und auch ich wurde wiederholt nach meiner Meinung gefragt, seit der Grand Prix von Miami zum ersten Mal angekündigt wurde. So wie ich das sehe, muss erst mal das, was bereits vorhanden ist, konsolidiert werden und dann sollte man in ein paar Jahren noch einmal Bilanz ziehen. Eines der drei Rennen hat ja noch nicht einmal stattgefunden. Alles mit der Ruhe also!

Wenn man hier vor Ort ist, sich mit der Öffentlichkeit unterhält und sieht, was hier erreicht und umgesetzt wurde, wird deutlich, welche Veränderung die Formel 1 aktuell durchläuft. Als Haas startete und man gegenüber einem Gesprächspartner in den Staaten erwähnte, dass man in der Formel 1 arbeitete, dann erntete man in der Regel nur verwunderte Blicke und Kommentare à la „Das ist doch ein britischer Sport, oder?“. Niemand zeigte Interesse. Das hat sich mittlerweile grundlegend geändert. Heute heißt es, „Wow, Formel 1. Wie cool!“

Sobald ich aus dem Flieger stieg, wusste ich, dass dieses Rennen etwas Spezielles sein würde. Ich bin am Dienstag angekommen und überall waren schon Fans unterwegs, haben sich die Strecke angesehen und für eine richtig tolle Stimmung gesorgt. Ich habe mich vorhin mit jemandem vom TV-Sender ABC unterhalten und er meint, dass die Einschaltquoten für den Grand Prix von Miami sogar mit denen für einige der Nascar-Rennen mithalten werden können. Sollte das wirklich der Fall sein, dann würde mir vor Ungläubigkeit der Mund offen bleiben. Es wäre einfach unbeschreiblich. Letztes Jahr hatte das Rennen in Austin mit 1,2 Millionen die zweithöchste Einschaltquote eines in den USA durchgeführten Grand Prix. So beeindruckend das auch sein mag, Nascar hat im Durchschnitt eine

Reichweite von drei Millionen pro Rennen und das ist unser Richtwert. Miami ist neu im Kalender, daher wird die allgemeine Neugier genauso unübertroffen wie unbezahlbar sein.

Freitag, 6. May 2022 – Miami International Autodrome, Miami, USA

8.00 Uhr

Diese Woche hat Micks Onkel, Ralf Schumacher, behauptet, ich hätte eine bessere Beziehung mit Kevin als mit seinem Neffen. Ausnahmsweise hat er sogar einmal recht. Allerdings hinterfragt er weder, weshalb das so ist, noch, ob es Relevanz hat. Ich sag's Ihnen trotzdem. Erstens einmal kenne ich Kevin schon sehr lange und wir haben gemeinsam so einiges durchgestanden. Ich weiß, wie er tickt, er weiß, wie ich ticke und wir haben, soweit es in einem veränderlichen und hochaufgeladenen Umfeld wie dem unseren eben möglich ist, ein gegenseitiges Einverständnis. Es ist nicht so, dass meine Beziehung mit Mick eine schlechte ist. Weit davon entfernt. Sie ist nur nicht sehr weitreichend. Ich habe versucht, ihn besser kennenzulernen, doch am Ende des Tages ist das immer eine beiderseitige Angelegenheit und kann nicht erzwungen werden. Vielleicht wird es ja mit der Zeit anders. Kommentare wie jener von Micks Onkel helfen dabei aber nicht, und unsere Beziehung hat weder einen Einfluss auf seine noch auf meine Leistung. Wenn wir die ganze Zeit nur streiten würden oder nicht ehrlich zueinander sein könnten, dann sähe es anders aus. Das ist aber nicht der Fall. Nur weil Mick und ich uns nicht nahe stehen, heißt das noch lange nicht, dass ich nicht ehrlich mit ihm sein kann – und umgekehrt gilt dasselbe. Die ganze Aufregung ist einfach nur für eine weitere Schlagzeile gut.

Egal. Ich mache mich jetzt auf den Weg zur Strecke, denn dort geht der Spaß erst richtig los.

18.00 Uhr

Die Temperatur der Rennstrecke betrug während FP1 54 Grad, die der Luft 34. Ganz schön heiß! Aber das war auch nicht anders zu erwarten, wir sind immerhin in Miami.

Beide Fahrer schafften 20 Runden und noch einmal in etwa dasselbe in FP2. Kevin wurde Zehnter, Mick 15. Es war eine interessante Session und wir haben viel gelernt. Ich glaube nach wie vor, dass wir Verbesserungspotenzial haben, aber alles in allem bin ich ziemlich zufrieden mit den Lehren, die wir aus dem heutigen Tag ziehen konnten. Ich glaube, wir sind in keiner schlechten Lage und erwarte weiteren Fortschritt in FP3 – perfekt als Vorbereitung auf das Qualifying.

Ein zentrales Gesprächsthema im Fahrerlager heute war, welche Promis wohl am Wochenende zu erwarten wären. Ich sehe nicht wirklich viel fern und höre auch kaum Musik, also ist es wenig wahrscheinlich, dass ein alter Knacker wie ich jemanden erkennen wird. 2019 war so ein Typ namens Trevor Noah einer unserer Gäste beim USGP und ich hatte null Ahnung, wer das sein sollte. „Er ist ein südafrikanischer Comedian“, klärte mich Stuart auf. „Ach, echt“, sagte ich. „Nie gehört.“ „Er hat zwölf Millionen Follower auf Twitter und acht Millionen auf Instagram, also dürfte er ziemlich berühmt sein.“ „Was du nicht sagst.“ Er war ein echt netter Typ. Das passiert heutzutage recht oft. „Günther, das ist so-und-so.“ Wenn mir so jemand vorgestellt wird, weiß ich, er oder sie ist berühmt, aber ich habe keinen blassen Schimmer, wer er oder sie ist. Ich lebe in einer Blase und sofern die Berühmtheit eines Menschen nicht vom Motorsport herrührt, habe ich in der Regel keine Ahnung, mit wem ich es zu tun habe.

Samstag, 7. Mai 2022 – Miami International Autodrome, Miami, USA

13.00 Uhr

Was die VIPs und Promis angeht, lag ich absolut richtig. Anscheinend ist das Fahrerlager heute voll von ihnen, aber ich habe bis jetzt noch niemanden erkannt. Sogar einige unserer eigenen Berühmtheiten werden dieses Wochenende erwartet. Die Watt-Brüder JJ und TJ sind unsere Gäste in Miami. Sie sind weitaus bekannte NFL-Spieler und dabei wirklich nette Jungs. Außerdem sind sie richtige Riesen! Hier ist schon zehnmal so viel los wie in Monaco – unvorstellbar! Da kann man nur gespannt sein, wie das nächstes Jahr in Las Vegas wird. Es wundert mich aber auch nicht. Promis möchten gerne mit etwas assoziiert werden, das populär und glamourös ist, während die Formel 1 gerne mit populären und glamourösen Menschen assoziiert wird. Und seien wir mal ehrlich: In dieser Hinsicht gibt es Aufholbedarf. Man sehe sich nur einmal all die hässlichen Bastarde an, die momentan hier herumschwirren.

Womit ich allerdings keine Freude habe, sind jene Promis, die Gespräche mit den Medien verweigern. Das gefällt mir nicht. Sie haben offensichtlich kein Problem, an der Startaufstellung entlang zu stolzieren, sich ablichten und hofieren zu lassen, aber sobald jemand von der Presse oder den Medien sie anspricht und fragt, ob sie Spaß haben, kommen schon ihre Aufpasser angelaufen und drehen durch. Meiner Meinung nach sollten diese Leute darüber aufgeklärt werden, wer in der F1 die wichtigsten Medien- und Pressevertreter sind und man sollte sie auffordern, sich mit ihnen zu unterhalten. Wenn du schon kostenlos an dieser Veranstaltung teilnehmen kannst, dann solltest du die F1 unterstützen, indem du mit jenen interagierst, deren Job es ist, den Sport zu vermarkten. Das ist der Deal oder das sollte er zumindest sein. Unser Terrain, unsere Regeln.

Diese Selbstgefälligkeit der Promis ist relativ neu. Das hat es bis vor ein paar Jahren nicht gegeben und ich hoffe wirklich, dass dieser Trend bald wieder vorbei ist. Ich habe schon mehrfach erlebt, mit welchem Mist Typen wie Martin Brundle in der Startaufstellung konfrontiert werden – das ist wirklich heftig. Manchmal wird er von irgendwelchen Leibwächtern regelrecht niedergetrampelt. Das ist doch echt traurig. Unser Sport ist für jeden da und wenn die einzigen Leute, die nicht interagieren wollen, diejenigen sind, die nicht einmal etwas mit dem Sport zu tun haben, dann

gibt das kein gutes Bild ab. Wir sind hier bei einem Grand Prix, nicht bei einer verdammten Oscar-Verleihung.

18.00 Uhr

Das war kein guter Nachmittag. Genauer gesagt war es ein ziemlich beschissener Nachmittag. In FP3 haben wir eine starke Leistung hingelegt und einen Schritt nach vorne geschafft, bevor wir dank einer Fehlfunktion und einiger schlechter Entscheidungen zwei Schritte zurückgeworfen wurden. Zu Beginn der Q1 hat Kevins Funk gestreikt, sodass er nicht mit seinem Ingenieur kommunizieren konnte. Die Konsequenz war, dass er mit nur einem Satz weicher Reifen die Strecke meistern musste und auf P16 landete. Im Gegensatz zu Kevin kam Mick, der dieselbe Strategie verfolgte, in die Box, um seine Reifen zu wechseln, sodass er es gerade noch in die Q2 geschafft hat. Dort hat er sich allerdings nicht wirklich verbessert und qualifizierte sich mit P15 an letzter Stelle.

Wir wissen immer noch nicht, weshalb Kevins Funk nicht funktioniert. Es ist ein Mysterium. Ein äußerst ärgerliches Mysterium! Wenn er funktioniert hätte, hätte Kevin die Reifen wechseln können und zumindest eine Chance auf Q2 gehabt. Aber gut, solche Dinge passieren nun eben, wobei wir häufiger davon betroffen zu sein scheinen als die anderen Teams.

Sonntag, 8. Mai 2022 – Miami International Autodrome, Miami, USA

8.00 Uhr

Gestern Abend nach dem Qualifying habe ich das Team für eine kleine Ansprache zusammengetrommelt. Ich sagte ihnen, dass wir hier wirkliche Chancen hätten, dafür aber einen Gang zulegen müssten. Ich habe momentan das Gefühl, als hinkten wir hinterher, fast so, als würden wir uns darauf verlassen, dass der kommende Tag besser wird. Ich habe die Jungs

darauf hingewiesen, dass diese besseren Tage sich ziemlich schnell dem Ende zuneigen würden, falls wir uns nicht anstrengen und eine Kehrtwendung hinbekommen würden. In einem solchen Fall würde es nicht mehr allzu lange dauern, bis sich die Saison zum absoluten Desaster entwickelt. Wir müssen härter arbeiten und, noch wichtiger, wir müssen intelligenter arbeiten. Es gibt Leute, die nach einer meiner Tiraden gerne etwas niedergeschlagen sind, aber ich habe deutlich gemacht, dass ich das alles nur sage, da der Erfolg in Reichweite liegt und sie ebenso wie ich am Boden zerstört wären, wenn wir am Ende der Saison feststellen müssten, dass wir zwar einen guten Boliden, aber nicht sein volles Potenzial genutzt hatten.

Nach dieser Rede zur Lage der Nation habe ich die Mechaniker und Fahrer noch zurückgehalten. Ich sagte: „Jungs, ich hoffe, ihr versteht, was ich meine, denn wenn das nicht der Fall ist, dann können wir genauso gut zusammenpacken und nach Hause fahren. Ihr dürft nicht den Kopf in den Sand stecken und darauf warten, dass sich die Dinge zum Besseren wenden. Wir müssen aktiv daran arbeiten, besser zu werden, und zwar jetzt. Ich habe es schon oft genug gesagt: Wir sind nicht nur zum Spaß da."

Eine Theorie, weshalb wir uns in der aktuellen Situation befinden – und ich habe diese Theorie mit den Fahrern und Mechanikern diskutiert – ist, dass wir vielleicht noch immer die Nachwehen der letzten Saison zu spüren bekommen. Letztes Jahr lief alles schlecht. Alles. Es gab nichts Positives. Damals habe ich versucht, sie davon zu überzeugen, dass bessere Zeiten vor uns liegen, aber so gern sie das auch glauben wollten, war die einzige Realität jene, dass die Folgewoche mehr Enttäuschungen mit sich brachte. Jetzt, da das nicht mehr der Fall ist, ist es fast so, als hätten sie Angst davor, sich im Wettbewerb zu messen. Sie haben Angst vor dem Fahrzeug und sie haben Angst vor sich selbst. Ich glaube, die Jungs haben verstanden, was ich sagen wollte und kapiert, dass das Problem etwas mit mangelndem Selbstvertrauen zu tun hat. Wir müssen uns daran gewöhnen, Punkte zu erwarten, ebenso wie wir uns daran gewöhnen mussten, nichts Besseres als den letzten Platz zu erwarten. Das muss ab sofort unsere Einstellung sein. Wir müssen hungrig bleiben.

Es lief im Grunde genommen darauf hinaus, dass ich ihnen sagte: „Kommt schon, Jungs, es liegt in euren Händen!“

Um ehrlich zu sein, bin ich nach dem heutigen Tag ziemlich nervös. Wir müssen wirklich schnell eine Kehrtwende schaffen.

22.00 Uhr

Um ehrlich zu sein, war ich bis jetzt nicht in der Lage, hier weiterzuschreiben, da ich ein bisschen schlechte Laune hatte - wobei, das ist eigentlich untertrieben. Tatsächlich habe ich Feuer gespuckt.

Wo fange ich am besten an? Das Rennen war teilweise richtig spannend, zumindest bis das Safety Car auf die Strecke kam. Beide Fahrer arbeiteten sich nach dem Start in den Rängen vor, was richtig ermutigend war. Nach dem Safety Car wollte Kevin mit neuen Reifen raus. Der Renningenieur und Stratege rieten jedoch davon ab, da sie keinen Vorteil sahen, der groß genug war, um das zu rechtfertigen und sie der Meinung waren, dass wir dadurch Plätze verlieren könnten. Kevin hat jedoch darauf bestanden und so haben wir am Ende nachgegeben. Wie befürchtet, verlor er Plätze und das hat uns vermutlich einige Punkte gekostet. Um fair zu sein, Kevin hat sich direkt im Anschluss für seine Fehleinschätzung entschuldigt. Das hat es zwar nicht besser gemacht, aber vielleicht hat er daraus zumindest seine Lehren gezogen. Mick war nach dem Safety Car in einen Vorfall mit Vettel verwickelt, wodurch seine Chancen zunichte gemacht wurden – ein alles in allem beschissener Nachmittag also. Dabei waren wir irgendwann an achter und neunter Stelle – und dort hätten wir bleiben sollen.

Direkt im Anschluss an das Rennen fühlte es sich an, als wäre alles, was ich am Vorabend gesagt hatte, auf taube Ohren gefallen. Das ist natürlich nicht der Fall und ich habe das zum Glück kapiert, bevor ich zu einer weiteren Tirade ansetzte. Ich war nur leicht angefressen, daher bin ich zurück ins Hotel und habe meinen Kopf in die Toilette gesteckt.

Montag, 9. Mai 2022 –
Charlotte Motor Speedway, North Carolina, USA

10.00 Uhr

Was ich nicht alles für dieses Team tue!

Ich weiß nicht, wer es war, aber als wir uns auf den Grand Prix in Miami vorbereitet haben, kam irgendwer bei Haas F1 auf die Idee, dass Kevin und Mick der Stewart-Haas Racing Factory einen Besuch abstatten sollten, einerseits aus Marketinggründen und andererseits, da es für die Jungs echt interessant sein könnte. Stewart-Haas sind mehr oder weniger unsere Nachbarn und obwohl wir komplett unabhängig voneinander agieren, haben wir denselben Eigentümer. Gene ist seit 2002 im Nascar-Bereich tätig und 2008 gründete er gemeinsam mit Tony Stewart Stewart-Haas Racing. Ihr Werk in Kannapolis ist nicht weit von unserem Hauptsitz entfernt und mit einer Fläche von 1,3 Hektar wirklich beeindruckend. Kevin und Mick waren dort also auf Besuch und hatten laut eigenen Worten eine gute Zeit.

Während die Vorbereitungen für diesen Besuch im Gange waren, kam der Vorschlag, dass wir den Tag nutzen und Kevin und Mick mit einem Nascar auf den in der Nähe gelegenen Charlotte Motor Speedway schicken sollten. Wir hatten das 2019 schon einmal mit Kevin und Romain gedacht, also dachten wir, „Warum nicht?“ Kevin war ganz heiß auf eine Wiederholung und Mick und Pietro wollten auch eine Chance bekommen. Einer der Fahrer von Stewart-Haas, Chase Briscoe, sollte auch vor Ort sein. Das klang alles wunderbar. „Du kommst aber auch, Günther, oder?“ „Sicher‘, antwortete ich. „Das möchte ich auf keinen Fall verpassen.“

Als wir vor gut einer Stunde hier ankamen, meinte die Person, die das alles bei Stewart-Haas organisiert hatte: „Was haltet ihr davon, wenn Günther auch eine Runde dreht?“

„Wie bitte?“, fragte ich. „Ich kann diese Dinger nicht fahren!“

Seit den frühen 1990ern, als ich Copilot in einem Rallye-Team fuhr, bin ich keinem Rennwagen mehr so nahe gekommen. Und selbst damals fuhr

ich nur ein paar wenigen Rennen – ich hatte weder das Talent noch das nötige Kleingeld, um als Fahrer anzuheuern.

„Ich fahre einen Toyota Tundra, Herrgott noch mal“, sagte ich. „Wie wär’s, wenn du mit Kevin mitfährst?“ Hätte man mir das direkt nach einem Erfolg in Miami vorgeschlagen, wäre ich sicher dabei gewesen. Aber nicht so. „Das letzte Mal, dass ich mit Kevin gesprochen habe, war nach dem Grand Prix in Miami, als er gerade aufgeben musste, nachdem er mit zwei anderen Fahrern kollidiert war. Es war ein ziemlich offenes und ehrliches Gespräch. Was, wenn er sich rächen möchte?“

Wäre ja durchaus möglich, oder? Was weiß denn ich? Ich sitze hier am Charlotte Motor Speedway und warte auf den Dänen, der sicher Hintergedanken hat, wenn er erfährt, dass er mich mit mehr als 320 km/h über eine Rennstrecke chauffieren soll. Was sollte da schiefgehen?

Okay, wow, das war cool. Echt cool. Ich glaube zwar nicht, dass ich meinen Kopf nach rechts drehen kann. Nein, geht nicht. Halleluja! Fast hätten wir die Fahrt abblasen müssen, da ich nicht in den Wagen kam. Ich hatte vergessen, dass die Türen zugeschweißt sind, sodass man durch ein Fenster einsteigen muss. Die Fahrt entlang des Ovals war der Hammer! So etwas habe ich bis dato noch nicht erlebt und ich würde es sofort wiederholen. Um ganz ehrlich zu sein, habe ich ein bisschen Erfahrung als Copilot in extrem schnellen Autos, da ich einige Male mit dem legendären Colin McRae unterwegs war. Das ist allerdings schon eine Weile her und ich hatte seither keine Gelegenheit mehr dazu. So viel Respekt ich für die Jungs, die heute hier waren, auch habe, Colin schafft noch ganz andere Sachen. Sie würden Ihren Augen kaum trauen, ich schwöre! Meiner Meinung nach war der Typ ein Genie. Nach Monaco werde ich Ihnen ein oder zwei Geschichten aus jener Zeit erzählen, sofern ich es nicht vergesse.

Ich habe vorhin die Zuschauerstatistiken für Miami bekommen und sie sind definitiv beeindruckend: 2,5 Millionen in den Staaten allein. Das kommt an die Nascar-Zahlen heran. Ich glaube, für Austin im Oktober können wir mit mindestens genauso viel rechnen und wer weiß, was passiert, wenn Las Vegas nächstes Jahr stattfindet. Es sind wirklich spannende Zeiten für die Formel 1.

Donnerstag, 19. Mai 2022 –
Team-Hotel, Barcelona, Spanien

18.00 Uhr

Morgen jährt sich Niki Laudas Todestag zum dritten Mal. Ich kann seine Stimme noch immer hören. „Günther, Niki hier, hör mir zu!“ Er war derjenige, der mich davon überzeugt hat, dass ich Rallye verlassen und stattdessen in der Formel 1 anfangen sollte, daher scheint jetzt ein passender Moment, um diese folgenreiche Geschichte zu erzählen. Wobei, das stimmt eigentlich nicht ganz. Niki war derjenige, der mir gesagt hat, dass ich die Rallye verlassen und stattdessen in der Formel 1 anfangen und für ihn arbeiten werde.

Als Niki 2001 Jaguar übernommen hat, stand er vor einem Haufen Arbeit und suchte nach neuen Leuten. Ich habe zu der Zeit für M-Sport gearbeitet, die von Ford – welche wiederum Eigentümer von Jaguar waren – beauftragt worden waren, für das Works-Team am neuen Focus zu arbeiten. Der Motorsport-Chef des Works-Teams, ein Typ namens Tyrone Johnson, hat Niki von mir erzählt und eines Tages rief mich Nikis Sekretärin an und sagte, dass Herr Lauda mich zu sprechen wünsche. Ich hatte Herrn Lauda nie getroffen, aber ich war in meinen Kindertagen ein großer Fan gewesen und daher empfand ich es als große Ehre, als ich um ein Gespräch gebeten wurde.

Unser erster Kontakt war also telefonisch und nachdem er mir ein paar Fragen gestellt hatte, sagte er, „Ich nehme nicht an, dass Sie irgendwann demnächst in Wien sein werden?“ Zum Glück hatten wir vor, mit dem Focus an den österreichischen Meisterschaften teilzunehmen und so sagte ich ihm, dass ich ihn in wenigen Wochen dort treffen könne. „Wir treffen uns zum Abendessen“, sagte er und legte dann auf. Bei Niki gab es weder Begrüßungs- noch Abschiedsworte. Wenn ein Thema für ihn erledigt war, dann wusste man automatisch Bescheid.

Mir wurde von mehreren Leuten gesagt, dass ein Abendessen mit Niki nie lange dauert, weshalb ich erwartete, dass es nach einer halben Stunde

erledigt sein würde. Schlussendlich zog es sich aber über mehr als zwei Stunden und um acht Uhr morgens am nächsten Tag rief er mich an. „Danke für Ihre Zeit gestern“, sagte er. „Sie werden für mich arbeiten.“ „Darf ich fragen, was meine Aufgabe sein wird?“, fragte ich. „Das weiß ich noch nicht“, meinte er. „Ich werde Ihnen Bescheid geben.“ Und dann legte er auf.

Noch hatte ich einen Job mit dem Ford Works-Team zu erledigen, weshalb ich bei Niki erst im folgenden Januar anfangen konnte. Als es soweit war, hatte ich erst einmal eine Vielzahl verschiedener Jobs, bis ich eines Tages einen weiteren Anruf erhielt. „Günther, du wirst mit mir gemeinsam das Team leiten.“ „Echt?“ „Ja.“ Und damit war das Gespräch beendet.

Ich könnte vermutlich ein verdammtes Buch über meine Zeit bei Jaguar schreiben. Es war ein mittleres Desaster, um ehrlich zu sein. Ein echtes Schlamassel. Um es kurz zu halten: Es war keine gute Idee für ein wirtschaftlich ausgerichtetes Unternehmen wie Ford, einen Rennstall zu übernehmen, denn sie dachten ganz offensichtlich, das wäre ein einfacher Job. Ihnen fehlte aber ganz klar das Verständnis. Als Niki übernahm, war bereits viel Schaden angerichtet worden und Nikis Vision für die Zukunft war nicht mit jener von Ford vereinbar. Er war ein Rennfahrer vom alten Schlag, während Ford „corporate“ – also kommerziell und klassisch strukturiert waren. Es war keine gute Kombination.

Als man beschloss, Niki zu entlassen, hatten wir gerade angefangen, endlich Fortschritte zu machen. Es war ganz klar, wo meine Loyalität lag, und so war es entschiedene Sache, dass auch ich entlassen würde. Ford hat dann bald das Interesse an dem Projekt verloren und so übernahm 2004 schließlich Red Bull.

Ich hoffe, ich langweile Sie nicht? Ich weiß, dass dies ein Tagebuch sein sollte, aber mir werden häufig Fragen zu diesem Thema gestellt und wenn ich darüber schreibe und viele Leute das lesen, kommen in Zukunft vielleicht weniger Fragen.

Als Red Bull Jaguar kaufte, arbeitete ich für das Opel DTM-Team – allerdings als freiberuflicher Auftragnehmer, sodass ich Opel nicht verpflichtet war. Ich konnte daher direkt zusagen, als ich einen Anruf von

Herrn Mateschitz erhielt, der mir einen Job bei seinem neuen Team anbot. Um ehrlich zu sein, hatte ich allerdings keine echten Ambitionen, zur Formel 1 zurückzukehren, denn bei DTM ging es mir richtig gut.

Zu jener Zeit lebte ich noch in Großbritannien, aber da das neue Team in Österreich beheimatet war, machte es Sinn, dass Gertie und ich in die Nähe meiner Familie nach Südtirol zogen.

Als ich bei Red Bull anfing, hatte ich keine Ahnung, was mich erwarten würde. Ich wusste nicht, wie Red Bull als Unternehmen tickt und meine einzige Sorge, wenn man so sagen kann, war, dass sie vielleicht auch sehr „corporate“ agieren würden. Es stellte sich aber heraus, dass sich seit Nikis und meinem Abgang nicht viel verändert hatte, zumindest, was die Struktur des Teams betrifft, und das hat mich dann doch sehr überrascht. Was sich jedoch geändert hatte und einen großen Unterschied machte, waren die Summen, die Herr Mateschitz in das Projekt steckte.

Die nächsten paar Jahre leitete ich das Team gemeinsam mit Christian Horner und die Ergebnisse verbesserten sich. Dann, gegen Ende 2005, fragte mich Herr Mateschitz, ob ich Lust hätte, in die Vereinigten Staaten zu ziehen und dort ein Nascar-Team für Red Bull aufzustellen. Das war eine verdammte Überraschung! Ich habe die Idee mit Gertie diskutiert und sie war ziemlich begeistert davon. Darüber hinaus war es immer eine gewisse Ambition von mir gewesen, irgendwann in die Staaten zu gehen, aber ich habe nie wirklich daran geglaubt, dass es wirklich klappen würde. Für Europäer ist es nämlich ziemlich schwer, dort sesshaft zu werden. Doch jetzt bot sich mir plötzlich ganz unverhofft diese Gelegenheit. Das einzig Abschreckende war, dass ich bei null anfangen und das Team von Grund auf zusammenstellen musste. Das ist in keinem Land ein einfaches Unterfangen, erst recht nicht, wenn du das Land so gut wie nur aus Filmen kennst. Eine anständige Herausforderung also, würde ich behaupten.

Nachdem wir in den Vereinigten Staaten angekommen waren, dauerte es nicht lange, bis mir klar wurde, dass meine Erfahrung in der Formel 1 mir hier herzlich wenig nützen würde, zumindest anfangs. Die Formel 1 ist der Gipfel des Rennsports, da ist es einfach, zu glauben, man wisse alles. Tatsache war aber, dass ich keine Ahnung hatte. Es war vermutlich meine Rettung, dass ich das früh begriff – anstatt stur weiterzuarbeiten und ein

Chaos zu schaffen, habe ich mich hingesetzt und sechs Monate lang nur zugeschaut. Ich war wie ein verdammter Schwamm und habe alles aufgesaugt: Die Kultur, die Unternehmenskultur, sogar die Art und Weise, wie die Leute im täglichen Leben miteinander sprechen. Ich wollte alles wissen.

Nach ungefähr sechs Monaten war ich in der Lage, erste kleine Verbesserungen zu erreichen – alles basierend auf der Grundlage meiner Erfahrungen in der Formel 1. So war das Red Bull Nascar-Team beispielsweise das erste seiner Art mit einer Vollzeit-Boxenmannschaft. Und die Besatzung bestand nicht aus Mechanikern, sondern aus Athleten, deren einzige Aufgabe Boxenstopps waren. Ich habe auch eine Struktur für die Ingenieure eingeführt, die es bis dahin nicht gegeben hatte. Mittlerweile hat jedes Nascar-Team eine solche Struktur.

Als ich anfing, diese Dinge einzuführen, stieß ich auf ziemlichen Widerstand. Es gab nicht wenige, die der Meinung waren, dass Nascar für diese Änderungen noch nicht bereit war, aber ich war der Ansicht, dass sie ausschlaggebend sein würden, um den Sport voranzubringen.

Wenn ich über meine Zeit bei Nascar spreche, werde ich häufig gefragt, ob ich damals dachte, dass ich je wieder bei der Formel 1 landen würde. Das ist jedoch nicht wirklich die Art und Weise, wie ich denke. Wenn sich mir eine Möglichkeit bietet, die mir gefällt, dann ergreife ich sie. Ich schaue nicht zurück und ich schaue nicht zu weit nach vorne. Als ich in die Vereinigten Staaten zog, hatte ich nach wie vor viele Freunde in der Formel 1, ebenso wie ich nach wie vor zahlreiche Freunde im Rallye-Bereich hatte. Ich erhielt diese Freundschaften allerdings nicht deshalb aufrecht, weil ich dachte, dass ich eventuell eines Tages zurückkommen würde, sondern weil ich mich gut mit den jeweiligen Leuten verstand.

Der Job mit dem Red Bull Nascar-Team dauerte letztendlich nur zwei Jahre. Ich möchte nicht auf die Details meines Abgangs eingehen, sagen wir einfach, das war der Lauf der Dinge. Ich erhielt bald einige Angebote, nach Europa zurückzukehren und obwohl diese Angebote alle attraktiv waren, spürte ich, dass wir mit Amerika noch nicht abgeschlossen hatten – oder dass Amerika mit uns noch nicht abgeschlossen hatte. Wir hatten uns in den

zwei Jahren dort ein gutes Leben aufgebaut. Gertie war glücklich und ich war es auch.

Okay, Sie sind vermutlich schon total gelangweilt. Aber keine Sorge, ich bin schon fast am Ende. Nachdem ich Red Bull verlassen hatte, beschloss ich, mir einen Traum zu erfüllen und mein eigenes Unternehmen zu gründen. Mittlerweile kannte ich die amerikanische Motorsportszene ziemlich gut und wusste, dass die Verbundstoff-Branche potenziell unterentwickelt war. Ich stellte Vergleiche mit dem europäischen Markt an und stellte fest, dass es riesige Unterschiede gab. Um eine lange Geschichte abzukürzen, startete ich gemeinsam mit meinem Freund Joe Hoffman, der beim Red Bull Nascar-Team mein Fertigungsleiter gewesen war, ein Verbundstoff-Unternehmen namens Fibreworks, dessen Eigentümer wir nach wie vor sind und dem es sehr gut geht. Wir gründeten die Firma 2009 und zum ersten Mal seit fünf Jahren arbeiteten Joe und ich gemeinsam daran, etwas auf den Weg zu bringen. Darauf folgte dann natürlich meine Idee eines Formel-1-Teams und den Rest der Geschichte kennen Sie ja.

Dieser Tage leitet Joe das Unternehmen, während ich um die Welt reise, andere Leute verfluche und mich ablichten lasse. Ich bin sehr gut darin, etwas aufzubauen und all die anfängliche Arbeit zu leisten, während Joe sehr gut in der Leitung und der alltäglichen Arbeit ist. Er ist sogar extrem gut darin und unser Arrangement funktioniert ziemlich gut. Verdammt noch mal, das ist doch *die* Gelegenheit, etwas Werbung für unser Unternehmen zu betreiben. Da wird sich Joe freuen.

„Fibreworks – führend im Verbundstoff-Bereich. Auf dem neuesten Stand in Sachen maßgeschneidertes Design, Konstruktion und Fertigung."

Ein Nascar-Team zusammenzustellen und dann ein Unternehmen in Amerika zu gründen, hat mir sicher dabei geholfen, ein Formel-1-Team dort auf die Füße zu stellen. Man muss aber auch die amerikanische Kultur verstehen. Sie mögen zwar dieselbe Sprache wie zum Beispiel die Briten sprechen (na ja, ähnlich), aber wenn es ums Business geht, sind die beiden wie Tag und Nacht. Damit will ich nicht sagen, dass es in Amerika besser oder schlechter ist als in Großbritannien. Es ist einfach nur anders. Als es also darum ging, Investoren zu finden, war ich zur Abwechslung mal in der

Lage, die richtigen Dinge zu sagen. Ohne meine vorherigen Erfahrungen hätte ich das nie im Leben geschafft!

Und das war's auch schon. Sie haben soeben ein paar kostbare Minuten Ihres Lebens verloren, die Sie nie zurückbekommen werden. Und obwohl ich behauptet hatte, dass ich keine Absichten hatte, jemals zur Formel 1 zurückzukehren, bin ich sehr froh, dass ich mich dann doch anders entschieden habe. Ich bin außerdem Niki sehr dankbar, denn er war ein großartiger Mentor und ein sehr guter Freund.

Das letzte Mal, dass ich mit Niki gesprochen habe, war am 21. Februar 2019, zwei Monate bevor er starb. Es war der Tag vor seinem Geburtstag und ich dachte mir, es wäre einfacher, ihn an diesem statt am eigentlichen Festtag zu erreichen. Ich wusste, dass es ihm nicht besonders gut ging und als ich das erste Mal anrief, hob er nicht ab. Eins seiner Kinder, mit denen ich mich blendend verstehe, muss gesehen haben, dass ich versucht hatte, anzurufen, rief mich zurück und verband mich mit ihm. Er klang sehr müde, aber zumindest konnte ich ihm alles Gute wünschen.

Für Niki Lauda zu arbeiten, war eine echte Erfahrung. Er war ein extremer Knochentreiber, aber man konnte durch harte Arbeit sein Vertrauen gewinnen und auch dadurch, dass man sein Bestes gab. Wenn er einem erst einmal vertraute, dann konnte man sich auch seiner Unterstützung sicher sein. Und mit der Unterstützung eines Niki Lauda hatte man das Gefühl, alles erreichen zu können. Er war wirklich eine Inspiration.

Bevor ich für heute Schluss mache, habe ich noch eine lustige Anekdote über Niki zu erzählen. Als ich mir den Film *Rush* über ihn und James Hunt ansah, erzählte ich ihm nachher, wie sehr er mir gefallen hatte.

„Der Schauspieler, der dich verkörpert hat, Niki, war verdammt gut."

„Ich habe ihn trainiert", erwiderte er trotzig.

„Worin? In der Schauspielerei?"

„In diesem Fall, ja. Er hat drei Tage mit mir verbracht."

„Und in dieser Zeit hast du ihm die Schauspielerei beigebracht?"

„Ich habe ihm beigebracht, Niki Lauda zu sein."

„In drei Tagen? Du verarschst mich."

„Nein. Er ist deshalb so gut, weil ich ihn trainiert habe, ich zu sein. Darum.“

„Es hat also nichts mit seinem Talent zu tun?“

„Nein, nur mit meiner Arbeit.“

„Okay, dann lass dir gratulieren.“

„Danke, Günther. Freut mich, dass dir mein Film gefallen hat.

Freitag, 20. Mai 2022 – Circuit de Barcelona-Catalunya, Barcelona, Spanien

16.00 Uhr

Als ich heute Morgen an der Rennstrecke ankam, kam mir in den Sinn, dass dieser Tage jedes Rennen seinen ganz eigenen Charakter hat. Seitens der F1 ist das beabsichtigt und es ist eine großartige Idee. Vor sieben oder acht Jahren, als wir starteten, war alles irgendwie zu einer Art Einheitsbrei verkommen. Ich bin mir nicht sicher, ob das auch Absicht war, aber es gab so gut wie gar nichts, in dem sich die einzelnen Rennen unterschieden. Und man kennt ja die alte Weisheit – wenn immer dieselben Kekse in der verdammten Dose sind, dann schmecken sie irgendwann nicht mehr.

Es gibt Stimmen, die behaupten, dass der Grand Prix von Miami von der Stimmung her an die Superbowl erinnert hat. Das ist durchaus positiv. Spanien ist eine komplett andere Geschichte. Hier geht es traditioneller zu und es kommen jede Menge Rennsportfreaks zum Rennen, die nur das Rennen sehen wollen und null Interesse an dem ganzen Drumherum haben. Ich finde das nach Miami recht erfrischend und ich genieße die Möglichkeit, in verschiedene Welten einzutauchen. Das macht den ganzen Spaß eigentlich aus.

Wie dem auch sei – FP1 und FP2. Wie lief’s? Nun, heute war ein guter Tag. FP1 war ein bisschen gewöhnlich, aber bis zur FP2 hatten die Jungs

sich eingefahren. Mick wurde Zehnter und Kevin Zwölfter. Nicht schlecht. Das alles hat aber nichts zu bedeuten, wenn wir es nicht schaffen, morgen dort anzuknüpfen und in derselben Manier weiterzumachen, wobei ich ehrlich gesagt schon denke, dass wir das schaffen werden. Mick und Kevin sind im Moment beide wirklich happy. Vielleicht wendet sich das Blatt ja?

Samstag, 21. Mai 2022 – Circuit de Barcelona-Catalunya, Barcelona, Spanien

17.00 Uhr

Es ist das Auf und Ab der Formel 1, das uns auf Trab hält, uns aber hin und wieder auch in Versuchung bringt, alles hinzuschmeißen. Ganz ehrlich. Das Hochgefühl ist manchmal nur eine Hundertstelsekunde entfernt, während die kleinste Fehleinschätzung zur Verzweiflung führen kann. Man kann mit Fug und Recht behaupten, dass wir in dieser Saison bis jetzt mehr schlechte als gute Tage hatten, aber heute war einer dieser Tage, für die wir alles geben würden.

Da stellt sich natürlich die Frage, wie es lief.

Ein Fahrer in Q3? Fok off. Kein Interesse. Zwei Fahrer? Das passt schon eher. Zum ersten Mal seit 2019 haben es beide unsere Fahrer in die Q3 geschafft, Kevin als Achter und Mick als Zehnter. Unglaublich!

Q1 begann mit einem Rennen gegen die Zeit, da Micks Wagen ein Problem mit der Bremse hatte. Die Situation war wirklich prekär, doch die Mechaniker leisteten ganze Arbeit und so konnte er sich mit einer Zeit von 1:20.683 für Q2 qualifizieren. Kevin Magnussen hatte sich bereits mit einer Zeit von 1:20.227 qualifiziert und abgesehen vom anfänglichen Problem mit Micks Wagen hatten wir keinerlei Grund zur Beschwerde.

In Q2 liefen die Dinge noch geschmierter und insgesamt besser. Kevin schaffte eine Zeit von 1:19.810 und damit P5, während Mick mit 1:20.436

auf P10 landete. Es war das erste Mal, dass Mick es bis Q3 geschafft hatte. Was für ein Moment! Er lacht ohnehin gerne und viel, aber jetzt konnte man das Gesicht vor lauter Lachen nicht mehr sehen! Was Q2 für Kevin so besonders machte, war, dass er mit einer Störung des DRS-Systems zu kämpfen hatte. Wie zum Teufel er es geschafft hat, trotzdem Fünfter zu werden, ist mir ein Rätsel. Es war ziemlich spannend!

Wir starteten die Q3 mit weichen Reifen, bevor wir einen letzten Wechsel auf einen frischen Satz vornahmen, um noch einmal richtig auf Angriff fahren zu können. Beide Fahrer konnten sich leicht verbessern, Kevin auf 1:19.682 und P8, und Mick auf 1:20.368, was ihm P10 sicherte.

Sie können sich vorstellen, dass wir gerade alle voller Elan sind. Das gesamte Team. Zwei positive Tage hintereinander. Zwei! Am liebsten würde ich alle zu einer Party in irgendeiner Bar einladen. Doch das lasse ich besser bleiben. Wir wollen schließlich so weitermachen wie bisher!

Sonntag, 22. Mai 2022 – Circuit de Barcelona-Catalunya, Barcelona, Spanien

10.00 Uhr

Das einzige Gesprächsthema zur Zeit sind Aufrüstungen. Die Journalisten wollen über nichts anderes sprechen und einige scheinen richtig fixiert auf das Thema. „Wir müssen schneller werden.“ „Okay, lasst uns aufrüsten. Nur so schaffen wir das!“ Ich bin sicher nicht gegen Aufrüstungen, aber mir gefällt es nicht, wenn grundlos aufgerüstet wird. Das Timing muss passen.

Man möchte fast meinen, Aufrüstungen würden zu Propagandazwecken genutzt, in dem Sinne, dass ein Team vor hat, damit eine gewisse Verunsicherung bei den anderen Teams zu erreichen. Es kann aber auch

sein, dass die Presse und die Medien das Thema nutzen, um die Seifenoper namens Formel 1 zu befeuern. Wer weiß? Zweiteres erscheint mir wahrscheinlicher. Aufrüstungen werden ja fast erwartet, was ich ziemlich anstrengend finde. „Was, ihr habt nicht aufgerüstet? Aber wir sind in Spanien. Jeder rüstet für Spanien auf.“

Ich habe momentan kein Interesse an Aufrüstungen, da wir noch nicht das Beste aus unserem Boliden geholt haben und es ist relativ schwierig, etwas aufrüsten, das man weder zur Gãnze versteht noch zu schätzen weiß. Das ist zumindest meine Meinung und Gene stimmt mir da zu. Dieses Wochenende ist ein Paradebeispiel. Jedes andere Team in der Startaufstellung hat irgendwo aufgerüstet, doch unser Bolide ist nach wie vor der schnellste. Der Grund dafür ist einfach: Wir haben uns damit auseinandergesetzt, mehr über den Wagen in seinem aktuellen Zustand zu lernen und auch an einer Lösung für das Problem mit dem Porpoising gearbeitet. Das war unsere Art der Aufrüstung und darum waren wir schneller.

Wieder einmal brodelt die Gerüchteküche und es heißt, Haas würde bald das Geld ausgehen und so weiter. „Nein“, ist meine Antwort. „Wir haben nur eine andere Herangehensweise.” Es war noch nie mein Ding, etwas zu tun, nur weil es erwartet wird. Und jetzt wissen das auch die anderen.

Ich kann das Rennen kaum erwarten. Ich weiß, dass wir ein gutes Qualifying hatten, aber es tut gut, weniger Leute und vor allem weniger Promis hier zu haben. Wir hatten am Wochenende nach wie vor an die 300.000 Zuschauer an der Strecke, aber wie gesagt, die Fans hier sind anders als jene in Miami. Nächste Woche steht Monaco an und bis dahin bin ich auch wieder bereit für einen Auflauf à la Hollywood. Licht, Kamera, Günther. Nicht zu vergessen Make-up, und zwar eimerweise in meinem Fall.

18.00 Uhr

Ich habe es ja schon mal gesagt, aber es ist echt irre, welchen Unterschied 24 Stunden ausmachen können. Das Rennen lief definitiv nicht so, wie wir es uns erhofft hatten. Oh Mann! Als wir zur dritten Kehre

kamen, war Kevin Siebter, Mick Achter und unsere Boxenmauer schien abzuheben. Wir sind im verdammten siebten Himmel geschwebt. Kehre vier, und einer unserer Wagen war bereits ausgeschieden, während der zweite in Runde 30 aus dem Rennen geworfen wurde. Mit Mick und unserer Strategie von zwei Stopps sind wir ein Risiko eingegangen, das uns nicht aufging, ohne dass jemand spezifisch Schuld daran gehabt hätte. Mit Kevin schaut es ein bisschen anders aus, da ist die Sache nicht ganz so klar, aber das ist eine Geschichte für später.

Was ich gestern über die Höhen und Tiefen der F1 geschrieben habe, scheint im Moment ziemlich relevant zu sein. Wir haben beide Extreme in schneller Abfolge erlebt. Der Unterschied ist allerdings, dass zum gegebenen Zeitpunkt niemand zu niedergeschlagen ist. Wir hatten einen guten Freitag und einen exzellenten Samstag und auch wenn wir heute Fehler gemacht haben, so waren es doch aufrichtige Fehler, die mehr mit Pech als mit irgendetwas anderem zu tun hatten. Ich habe das Gefühl, als seien der Wagen und das Team auf ziemlich gleicher Höhe im Moment. Wir schaffen es endlich, das volle Potenzial des Boliden auszuschöpfen und jetzt geht es daran, das Vorhandene zu verfeinern und aufzurüsten, wenn die Zeit dafür reif ist. Auch das Team ist so gut wie in Topform und wenn wir noch ein weiteres Wochenende wie dieses erleben, dann werden sie zur Bestform auflaufen.

Ich wünschte, Monaco wäre nicht das nächste Rennen, um ehrlich zu sein. So sehr ich die Atmosphäre dort mag, ohne ein bisschen Regen gleicht das Rennen dort schnell einer einfachen Parade. So wettbewerbsfähig wir im Moment auch sind, glaube ich nicht, dass wir dort Erfolg haben werden. Ich kann mich natürlich täuschen, wir werden sehen.

Okay, und jetzt darf ich meinen Flieger nicht verpassen.

Adiós!

Mittwoch, 25. Mai 2022 – Circuit de Monaco, Monaco

14.00 Uhr

Ich bin gerade eben aus Italien angekommen – definitiv eine der weniger anstrengenden Reisen. Es sind bereits zahlreiche Menschen vor Ort, was nicht der Norm entspricht. Normalerweise startet der Auflauf ab Donnerstag. In der letzten Woche habe ich mich in erster Linie mit Sponsoren herumschlagen – mehr dazu gleich. Aber erst möchte ich Ihnen erzählen, was mir am Grand Prix von Monaco gefällt.

Okay, das war's schon. Lassen Sie uns zum Sponsoring kommen.

Spaß beiseite. Es gibt schon einige Dinge, die für Monaco sprechen, vor allem die Erlebnisse, die die Fans dort erwarten, aber aus Sicht eines Teams, ganz zu schweigen von den Fans zu Hause vor dem Fernseher, hat das Rennen nicht viel zu bieten. Keine Run-off-Bereiche, sodass die Fahrer keine Risiken eingehen können. Keine Überholmanöver. Eine kurze, langweilige Strecke. Bis vor ein paar Jahren ging sogar das Gerücht um, dass Monaco keinen Cent zur Ausrichtung des Rennens beisteuert. Das stellte sich als unwahr heraus, aber Monaco zahlt nach wie vor erheblich weniger als jeder andere Austragungsort. Saudi Arabien zahlt irgendwas um die 60 Millionen US-Dollar, um das Rennen ausrichten zu können, während Monaco gerade einmal auf 15 Millionen kommt. Dann ist da noch die Berichterstattung, worüber sich zahlreiche Fans beschweren. Fragen Sie mich nicht, weshalb, aber anders als bei allen anderen Rennen hat Monaco seine eigene TV-Berichterstattung. Das hat zur Folge, dass sie darüber entscheiden, was im Fernsehen gezeigt wird und was nicht. Es ist mir durchaus klar, dass es schwierig ist, ein Rennen wie dieses auf die Beine zu stellen, aber das ist umso mehr ein Grund dafür, einen verdammten Profi ranzulassen! Letztes Jahr gab es zudem ziemliche Diskussionen rund um die Werbung. Warum auch immer, aber Monaco darf seine eigenen Sponsoren bewerben und im letzten Jahr hatten sie einen Deal mit einem Konkurrenten von Rolex, die wiederum einer der größten Titelsponsoren der F1 sind. Sie können sich vorstellen, zu welchem Theater das geführt hat!

Der Vertrag zwischen Monaco und der F1 läuft dieses Jahr aus und ich bin schon gespannt, ob es weiterhin einen Fixplatz im Rennkalender geben wird. Es wäre schade, wenn wir Monaco verlieren würden, aber

andererseits müssen wir alle mit der Zeit gehen und es gibt nicht wenige Stimmen, die behaupten, Monaco hätte das verschlafen.

So, bevor ich Sie und sogar mich selbst zu sehr langweile, verschiebe ich meine Sponsoring-Geschichte auf später. Ich wohne bei einem Freund, wenn ich in Monaco bin und gleich bin ich da.

Donnerstag, 26. Mai 2022 – Circuit de Monaco, Monaco

8.00 Uhr

Gestern Abend war großartig. Ich wohne ja, wie erwähnt, immer bei einem Freund, wenn ich in Monaco bin und er behandelt mich wie einen König. König Günther von Monaco. Hotels sind ja auch nicht schlecht, aber es ist immer eine nette Abwechslung, wenn ich hier bin. Sein Haus hat Meerblick und nach einem köstlichen Abendessen saßen wir auf seinem Balkon und haben ein paar Stunden lang nur Mist geredet. Während der Saison kann ich nicht oft einfach so entspannen und es hat richtig gut getan. Jetzt bin ich auch bereit für den ganzen Zirkus hier.

Der Druck, einen neuen Titelsponsor zu präsentieren, wächst, aber noch habe ich alles unter Kontrolle. Wir führen Gespräche mit einigen Unternehmen und es gibt allseits großes Interesse. Da die Formel 1 momentan weltweit großes Ansehen genießt, ist der Sponsoring-Wert enorm und das darf nicht vergessen werden. In anderen Worten: Wir sollten ein paar Nullen hinten dran hängen. Doch Spaß beiseite. Ich möchte Gene und dem Vorstand eine Lösung präsentieren, die uns hilft, die mittel- und langfristige Zukunft des Teams zu sichern, ohne dass wir dafür unsere Seele verkaufen müssen. Drama und Ablenkung tun unserer Marke, die gerade ziemlich gut dasteht, nicht gut. Gewisse Kontroversen schaden nicht unbedingt, aber ich würde sagen, wir hatten in der Vergangenheit genug und brauchen nicht noch mehr davon. Kurzum: Wir wollen weniger Unfälle, weniger Kontroversen und mehr Punkte.

Die Unternehmen, mit denen wir aktuell in Verhandlungen sind, sitzen über die ganze Welt verstreut und ich habe jede Menge echt interessanter Menschen getroffen. Es gibt allerdings zahlreiche Faktoren zu bedenken, nicht zuletzt, ob das jeweilige Unternehmen gut zu Haas passt. Es geht nicht nur darum, das höchste Gebot anzunehmen. Ich möchte ja nicht wie ein Marketingtyp klingen, aber derjenige, der schlussendlich den Zuschlag erhält, muss unsere Philosophie verstehen und mit dem, was wir verkörpern, zufrieden sein. Das beruht natürlich auf Gegenseitigkeit. Zum Glück haben bis dato meistens genau solche Unternehmen Interesse an uns bekundet. Sie mögen uns und das, wofür wir stehen sowie die Tatsache, dass wir weniger „corporate“ als andere Teams sind. Klar, wir sind nicht jedermanns Geschmack, aber damit haben wir kein Problem. Wir kümmern uns dafür gut um unsere Sponsoren, sodass sich ihre Investition bezahlt macht. Wir sind nur ein kleines Team, sodass sie meistens jedes einzelne Mitglied kennenlernen, was allerdings auch nicht jedermanns Sache ist.

Egal. Ich mache mich jetzt auf den Weg zur Strecke, um zu sehen, was dort so los ist.

14.30 Uhr.

Ich habe gerade ein Interview mit Sky Sports UK geführt und der Moderator fragte mich, ob Haas in der Lage sei, die Saison bis zum Schluss durchzuhalten. Christian von Red Bull hat irgendwie seine Meinung geäußert, dass bestimmte Teams es aufgrund steigender Kosten nicht bis zum Ende der Saison schaffen würden. Ich frage mich, wo Christian seine Informationen bezieht. Von Micks Onkel? Es gibt genug Teams, die hoffen, dass Red Bull es nicht bis zum Ende der Saison schafft, allen voran Ferrari.

Was Christian anspricht, *ist*, glaube ich, wenn auch leicht übertrieben, doch ein tatsächliches Problem, da die Kosten, die für den Betrieb eines F1-Teams anfallen, laufend steigen. Sie sind nicht außer Kontrolle geraten, zumindest noch nicht, aber die großen Posten wie Transport sind dieses Jahr explodiert und wir müssen das im Auge behalten. Die Budgetdeckelung wurde geschaffen, um ein ausgeglichenes Spielfeld zu schaffen und das hat in gewisser Weise zu einer geschlossenen Front geführt. Nicht in jeder

Hinsicht geschlossen, denn es wird nach wie vor Unklarheiten und Dispute geben, zum Glück. Das wird sich nie ändern. Ich frage mich aber, ob Christians „Schlagzeile“ irgendwas damit zu tun hat, dass wir kürzlich unsere Ausgaben aus dem letzten Jahr einreichen mussten. Vielleicht macht ihn das nervös?

Die letzte Frage des Interviews kam unerwartet. Es ging darum, ob Lewis Hamilton vor einem Rennen seine Piercings entfernen sollte oder nicht. Diese Geschichte war irgendwie an mir vorübergegangen. Zum Glück, kann ich da nur sagen! Halleluja! Ich habe aber tatsächlich eine Meinung dazu: Wenn im Reglement festgelegt ist, dass ein Fahrer während des Rennens keine Piercings tragen darf – was anscheinend der Fall ist – dann sollte er sie entfernen müssen. Dabei spielt es keine Rolle, was Lewis denkt, und wenn er die Regeln ändern möchte, dann sollte er zuerst die zu erwartende Unterstützung abschätzen und dann, wenn er das wirklich möchte, eine Kampagne starten. Ich habe keine Piercings und meine Fahrer haben auch keine. Zumindest keine, die sie je erwähnt hätten. Aber wer weiß?

Die Menschenmenge hier vor Ort ist schier unfassbar. Es ist irgendwie komisch, denn dieses Jahr folgt das Rennen dem Standardformat von drei Tagen. Es gibt also weder Trainingsfahrten am Donnerstag noch einen freien Tag am Freitag. Ich dachte daher, dass am Donnerstag weniger los sein würde, aber das Gegenteil ist der Fall. Ich habe noch nie so ein riesiges Interesse am Sport erlebt und es ist ein echt gutes Gefühl.

Weil in Monaco alles fußläufig erreichbar ist, haben wir viel mehr direkten Kontakt zu den Fans und ich hatte bereits einige interessante Begegnungen. Ein Typ, der ein Selfie wollte, hatte ein T-Shirt an, auf dem nichts anderes als mein Konterfei zu sehen war. Sein halber Körper war mit hunderten kleiner Günther-Köpfe bedeckt – echt erschreckend! Das will doch sicher niemand sehen? Man hätte ihn verhaften und ins Gefängnis stecken sollen!

Freitag, 27. Mai 2022 –
Circuit de Monaco, Monaco

8.00 Uhr

Ein weiterer entspannter Abend in Monaco. Weitere Zigarren auf dem Balkon. Weitere Gespräche mit meinem Freund und Gastgeber. Gertie weiß natürlich nichts von den Zigarren. Sie würde mich umbringen. Keine Sorge, sie wird mein Buch nicht lesen, mein Geheimnis ist also sicher. Zum Glück! Was für ein Genuss!

Vor ein paar Jahren hatte ich hier in Monaco Ärger mit der Polizei. Das Haus meines Freundes liegt in den Hügeln, weshalb ich immer eine Moped miete und eines Morgens, als ich den Hügel hinab fuhr, nahm ein Jugendlicher die Verfolgung auf. Jeder normale Erwachsene hätte ihn ignoriert und wäre mit einer halbwegs normalen Geschwindigkeit weitergefahren. Leider bin ich nicht ganz normal und als er mich überholte, dachte ich mir, *Dir zeig ich's!* Auch wenn ich fairerweise sagen muss, dass er ziemlich schnell war, hatte er doch keine Chance gegen mich und als ich ihn überholte, habe ich ihn angegrinst. Wenige Sekunden später tauchte aus dem Nichts ein Polizist auf und hielt mich an. Er war wirklich verärgert! Gerade in dem Moment fuhr mein Gegner an uns vorbei und winkte mir zu, während er auf die Hupe drückte. „Verpiss dich!“, rief ich ihm hinterher. Zu meiner Überraschung hat das nicht zur Verbesserung meiner Situation beigetragen und innerhalb von fünf Minuten fand ich mich auf der Polizeistation wieder und wurde von einem Wachtmeister zurechtgewiesen. Er hat mir eine richtige Standpauke gehalten und währenddessen lag der einsichtige Günther mit dem weniger einsichtigen Günther im Zwiespalt, sodass ich mich zwingen musste, keinen Streit vom Zaun zu brechen. Nachdem er mir die Leviten gelesen hatte, sagte er, er würde mit seinem Vorgesetzten sprechen und dann entscheiden, ob er mich anklagen würde oder nicht. „Mich anklagen?“, fragte ich. „Wofür? Dafür, dass ich ein bisschen zu schnell gefahren bin? Das ist doch Bullshit!” Das kam natürlich nicht gut an und nachdem er mir wegen meiner Unhöflichkeit (ich,

unhöflich?) eine weitere Standpauke gehalten hatte, machte er sich auf die Suche nach einem elektrischen Stuhl. Während er draußen war, rief ich Stuart an. „Kannst du bitte zur Polizeistation kommen? Ich glaube, ich habe ein kleines Problem.“ Er war nicht wirklich überrascht. „Okay“, sagte er. „Ich komme und hol dich ab. Sag bitte nichts mehr, bis ich da bin.“ Ich folgte seinem Rat. Ein ziemlich normaler Tag im Leben des Günther Steiner.

18.00 Uhr

Der heutige Tag ist zum Großteil gut verlaufen. Mick hatte während FP1 ein Problem mit seinem Getriebekasten, sodass er an der Einfahrt zur Boxengasse anhalten musste, was die rote Flagge zur Folge hatte. Diese Dinge lassen sich leider nicht verhindern. Das Team hat zwischen den Fahrten hart gearbeitet, um das Problem bis zur FP2 zu beheben und er hatte schlussendlich eine gute Session ohne weitere Dramen. Wir schafften eine anständige Menge an Runden und Kevin beendete FP2 mit P11. Das Tempo war gut und hoffentlich können wir morgen aus beiden Boliden noch mehr herausholen. Es ist entscheidend, dass wir jetzt alles fürs Qualifying vorbereiten und das meiste aus dem letzten Training herausholen.

Wie dem auch sei, ich mache mich jetzt auf den Weg in meinen Palast, wo eine Zigarre und weitere Gespräche auf mich warten. *Bonne nuit*.

Samstag, 28. Mai 2022 – Circuit de Monaco, Monaco

17.00 Uhr

Beide Fahrer schafften es von der Q1 in die Q2, was wirklich gut ist. Einige Dinge sind jedoch nicht nach Plan gelaufen und Kevin landete auf P13 und Mick auf P15. Wir hatten gehofft, beide würden es in die Q3

schaffen, aber es sollte nicht sein. Wie ich schon mehrfach gesagt habe, liegt es nicht am Tempo. Und die Fahrer wissen das. Jeder weiß das. Wir werden weiter kämpfen. Was wir jetzt brauchen, ist etwas Regen, etwas Glück und irgendwann eine rote Flagge, solange sie nicht einen unserer Boliden betrifft!

9 p.m.

Die Typen von Netflix haben sich gemeldet. Sie wollen nach North Carolina kommen, um dort einige Szenen zu filmen. Grundgütiger! Meine Frau wird sich freuen! Sie meinten sogar, ich sollte vielleicht mit dem Jetski fahren, aber das sollte wohl ein verdammter Witz sein. Sie möchten sich auch die Verbundstoff-Firma ansehen, deren Miteigentümer ich bin. Warum wohl? Ich hoffe, ich bin nicht Gegenstand irgendwelcher Ermittlungen! Ich verstehe mich gut mit ihnen und normalerweise haben wir jede Menge Spaß, der meistens auf meine Kosten geht.

Samstag, 29. Mai 2022 – Circuit de Monaco, Monaco

13.00 Uhr

Der UFC-Kämpfer Conor McGregor kam heute Vormittag in die Garage. Krass, was für ein verrückter Typ! Aber auf gute Art und Weise. Die Leute denken, ich sei intensiv, aber Conor ist noch mal eine ganz andere Nummer. Muss er wahrscheinlich auch sein, wenn man sich anschaut, womit er seinen Lebensunterhalt verdient. Aber wissen Sie was? Er hat Haas F1 seine Treue geschworen! Ein ziemlich cooler Fan, denken Sie nicht? Die Jungs in der Garage sind ziemlich ausgeflippt, als er zur Tür hereinkam. In einem Interview im Anschluss sagte er, „Ich halte Team Haas die Daumen. Unsere Boliden sind unglaublich!” Egal, ob er recht hat oder nicht, irgendwer wird sicher ein Gegenargument finden. Ich sollte ihn vielleicht für unser Marketing anheuern.

18.00 Uhr

Ich bin gerade zu sauer, um irgendwas zu schreiben. Vielleicht geht’s morgen wieder.

Montag, 30. Mai 2022 – Monaco

Etwas Regen, etwas Glück und eine rote Flagge, die keinen unserer Wagen involvierte – das war es, was ich mir für den Renntag gewünscht habe. Einer meiner Wünsche wurde erfüllt, nämlich der Regen. Ich habe auch die rote Flagge bekommen, aber der zweite Teil dieses Wunsches ging nicht in Erfüllung. Und Glück wurde uns auch keins zuteil.

Ich habe gestern nichts geschrieben, weil ich nicht so kurz nach dem Rennen alles noch einmal durchleben wollte. Ich war einfach nicht in der Stimmung dazu. Außerdem musste ich ein ziemlich heikles Telefonat mit meinem Boss führen.

Die Einführungs- beziehungsweise Formationsrunde wurde mit einer Stunde Verspätung hinter dem Safety Car gefahren. Kevin arbeitete sich einige Ränge vor und ich dachte kurz sogar, dass ein Platz unter den besten zehn für ihn drin sein könnte, bis er in Runde 22 aufgeben musste, weil er ein Problem mit dem Triebwerk hatte. Auch wenn niemand es verschuldet hatte, war es verdammt frustrierend, vor allem, da die Zuverlässigkeit zuletzt gegeben war.

Und dann war da noch Mick. Ich weiß gar nicht, wo ich anfangen soll!

Nach vier Runden kam er für Intermediate-Reifen in die Box, verlor seine Position und wurde dann in einen Unfall verwickelt, der seinen Frontflügel beschädigte. Nach einem neuerlichen Boxenstopp für einen neuen Frontflügel verlor er nach ein paar Runden in den Piscine-Schikanen die Kontrolle und baute einen Unfall, bei dem sein Wagen in zwei Teile gerissen wurde. Wir fielen beinahe in kollektive Ohnmacht, aber zum Glück blieb er unverletzt. Das ist selbstverständlich das Wichtigste,

nichtsdestotrotz bleibt die Tatsache, dass sich die Reparaturkosten auf fast eine Million US-Dollar belaufen.

Wenn ein Fahrer zum ersten Mal in einer Saison einen Wagen aufgrund menschlichen Versagens komplett in den Sand setzt, ist es am besten, nicht weiter darüber nachzudenken. Das passiert eben, da kann man nichts machen. Wenn es zum zweiten Mal passiert, denkt man schon eher, Moment mal, hier stimmt was nicht. Die dadurch anfallenden Kosten und die Auswirkungen, die das auf unseren Erfolg hat, sind eine Sache, aber was ist mit der Gefahr, welcher der Fahrer nicht nur sich selbst, sondern auch andere aussetzt? Darüber spricht niemand.

Ich weiß, ich wiederhole mich, aber wir haben diese Saison einen wirklich guten Wagen und schön langsam gehen mir die Argumente und Entschuldigen für solche Vorfälle aus. „Er hatte schon wieder einen Unfall, Günther?“, wird der Vorstand fragen. „Warum? Welchen Sinn macht es, einen guten Boliden zu haben, wenn wir damit keine Punkte schaffen und ihn immer wieder in den Sand setzen? Keinen!” Der gute Bolide hat sich also für mich relativ schnell als zweischneidiges Schwert erwiesen, da wir es immer wieder schaffen, ihn zu demolieren. Ich sollte präzisieren: Einer unserer Fahrer schafft es immer wieder – derselbe Fahrer, der bis jetzt keinen einzigen Punkt geholt hat und aktuell einer von zwei verbleibenden in der Startaufstellung ist.

Ich behaupte nicht, dass niemand sonst im Team jemals Fehler macht. Wir alle machen Fehler. Aber so geht es einfach nicht. Ich habe nach dem Rennen eine sehr knappe Stellungnahme abgegeben und gesagt, dass wir uns ansehen müssten, wie wir weiter vorgehen würden und dass ich im Moment nicht sicher sei, welche Richtung wir einschlagen würden. Zumindest öffentlich scheint Mick nicht in der Lage zu sein, den Ernst der Lage zu begreifen, und das ist besorgniserregend. Er argumentiert, als sei dies ein normaler, unvermeidbarer Vorfall gewesen. Wenn du Mist baust, dann steh dazu, entschuldige dich und gib dein Bestes, um die Situation zu verbessern! Das sollte seine Herangehensweise sein. Noch lieber wäre mir allerdings, er würde keine Unfâlle mehr bauen!

Micks Ausrede für den Unfall war, dass er, um schneller zu fahren, größere Risiken eingehen müsste und in diesem Fall hat sich das größere

Risiko als zu groß herausgestellt. Das mag den Unfall zwar erklären, entschuldigen tut es ihn aber nicht. Will er etwa meinen Segen dafür, während eines Rennens weiterhin Risiken einzugehen, die zu groß für ihn sind? Da kann er mich gleich um eine Fahrerlaubnis bitten! Er muss die Entscheidungen treffen, nicht ich! Ich bin schließlich nicht derjenige, der am Steuer sitzt. Wie weit ein Fahrer mit seinem Wagen gehen kann, hängt ganz von seinem Talent und seinem Können ab und so liegt es an Mick, zu erkennen, wann es genug ist. Er ist immerhin ein F1-Fahrer. Er fährt an der Spitze des Motorsports.

Meine Aufgabe ist es, ein Team zu führen, da ich theoretisch eine Gabe dafür habe und wenn ich eine Entscheidung treffen muss, dann verlasse ich mich auf mein Urteilsvermögen. Ich bitte nicht jedes Mal Gene um Erlaubnis und hole mir auch nicht ständig seine Bestätigung ein. Der gleiche Grundsatz gilt, wenn etwas schief läuft. Was ich damit sagen will: Wenn ich entscheide, dass wir ein größeres Risiko eingehen und das dann dazu führt, dass etwas schief läuft, dann nutze ich das nachher nicht als Ausrede.

Gene zahlt mich, um das Team zu managen, was bedeutet, dass ich alle Risiken, die wir eingehen, zu verantworten habe. Es gehört ganz einfach zu meinem Job. Wir zahlen Mick, um einen Rennwagen zu fahren, die entsprechenden Entscheidungen liegen also in seiner Verantwortung.

Ich habe die Formel 1 noch nie so intensiv wie im Moment erlebt, weshalb die aktuelle Situation noch schwerer wiegt. Alles ist im Wachstum begriffen. Die Fangemeinde, der Rennkalender, die Berichterstattung. Es gibt aber nach wie vor nur zehn Teams und deshalb ist der Druck so groß wie nie zuvor. Es ist sehr fordernd. Das führt dazu, dass nicht nur unsere Fehler hervorgehoben werden, sondern dass auch ganz klar wird, wer noch eine Junge und wer schon ein Mann ist. Oder, um bei den Fahrern zu bleiben: Es verdeutlicht, wer weiterfahren und Punkte holen kann und wer auf der Strecke bleibt.

Ich muss nachdenken.

Wie auch immer, ich möchte diese Zeilen mit etwas Erfreulichem beenden. Morgen sehe ich endlich Gertie und Greta. Genau das, was ich brauche!

Merci, Monaco. Es war . . . interessant!

Donnerstag, 2. Juni 2022 – Steiner Ranch, North Carolina, USA

10.00 Uhr

Ich habe vor einiger Zeit versprochen, ein paar Geschichten aus meiner Rallye-Zeit zu erzählen und da diese Woche keine Rennen anstehen (und zur Abwechslung auch mal keine Dramen), ist jetzt ein geeigneter Moment dafür. Doch bevor ich loslegen kann, sollte ich erzählen, wie es überhaupt dazu gekommen ist, dass ich bei der Rallye gelandet bin. Mein Leben vor Netflix, sozusagen. Ich hatte nämlich schon davor ein Leben, auch wenn das viele Leute nicht glauben können.

Lassen Sie mich bei meiner Schulzeit anfangen. In der Schule war ich vor allem dafür bekannt, dass ich viel redete. Niemand konnte das besser als ich. Ich war außerdem recht clever. Kaum zu glauben, was? Es stimmt aber. Ich war in fast jedem Fach unter den besten drei oder vier, aber eigentlich hat mich die Schule nicht interessiert. Alles, was mich interessiert hat, war der Motorsport und das, obwohl in meiner Familie niemand Interesse daran hatte und auch niemand bei uns Rennen fuhr. Ich habe mit meinem Vater zwar oft Formel 1 im Fernsehen geschaut, aber meine Einführung in den Motorsport war ein Bergrennen, das 20 Minuten von meinem Zuhause entfernt stattfand. Ich glaube, spätestens ab da war es endgültig um mich geschehen.

Nachdem ich die Schule abgeschlossen hatte, begann ich eine Automechanikerlehre und musste danach zum verpflichtenden Wehrdienst, bevor ich wieder als Automechaniker anheuerte und irgendwo eine Anzeige für eine Stelle als Mechaniker beim Mazda Rallye-Team in Belgien sah. Das war 1986 und ich war 21 Jahre alt. Ich habe keine Ahnung, weshalb sich die Belgier für mich entschieden, aber ich habe den Job bekommen und bin sofort übersiedelt.

Es war ein großartiges Jahr für das Mazda Rallye-Team – nicht nur, weil sie mich einstellten, sondern auch, weil sie den Sprung von der Gruppe B der Rallye-Weltmeisterschaft in die Gruppe A schafften. Im Folgejahr, also 1987, brachten wir unseren Fahrer, Timo Salonen, zu seinem ersten Sieg in der Schwedischen Rallye, während das Team den sechsten Platz in der Konstrukteursmeisterschaft belegte. 1988 konnten wir uns erneut verbessern und wurden Vierte, während Salonen auf dem fünften Platz landete.

Mein Boss bei Mazda war der großartige Achim Warmbold, eine echte Legende in der Rallye-Welt. Sobald er emotional oder wütend wurde, ging etwas Seltsames mit Achim vor. Er brach auf seiner Oberlippe in Schweiß aus, was nach einer Weile so aussah, als hätte er Schaum vor dem Mund. Es ist sehr eigenartig, das mit anzusehen und jedes Mal, wenn sich ein solches Ereignis abzeichnete, habe ich eine Ausrede gefunden und mich von den Socken gemacht. Ich hatte ein gutes Verhältnis mit Achim. Schon damals sprach ich aus, was ich dachte und ich glaube, dass er anfangs nicht ganz genau wusste, wie er damit umgehen sollte. Eigentlich ist es ein Wunder, dass er mich nicht gefeuert hat, aber ich denke, er hat sich irgendwann an mich gewöhnt.

Obwohl mein offizieller Jobtitel bei Mazda Mechaniker lautete, war ich im Grunde genommen nicht für viel zu gebrauchen und bevor das zu offensichtlich wurde, bin ich als stellvertretender Teamchef zu Top Run nach Italien gewechselt. Meine Hauptaufgabe dort bestand darin, private Teilnehmer an verschiedenen Rallye-Meisterschaften zu betreuen. Wir waren sogar halbwegs erfolgreich. Unter meiner Leitung wurde der belgische Fahrer Grégoire De Mévius 1989 und 1990 Zweiter in der Gruppe N der Rallye-Weltmeisterschaft.

Es muss sich herumgesprochen haben, dass ein fantastisches neues Talent unter den Teamchefs angeheuert hatte, denn schon 1991 übersiedelte ich nach Mailand, um bei Jolly Club als Head of Reconnaissance für das Team der Gruppe A anzufangen. Heutzutage könnte ein Großteil dieses Jobs wahrscheinlich aus der Ferne erledigt werden, aber damals wurde dir ein großer Sack mit Geld in die Hand gedrückt und dann wurdest du mit diesem Sack Geld und deinem Pass losgeschickt, um deine Arbeit zu erledigen. Mit

den Tests, in die ich auch involviert war, sah es ähnlich aus. So lief das damals. Keine Mobiltelefone. Nur Bargeld, ein Adressbuch und einige Landkarten und Stadtpläne. Was für eine Zeit!

Meine Glückssträhne setzte sich auch bei Jolly Club fort, als wir mit dem Lancia Delta Integrale 16Vs 1991 und 1992 die Konstrukteursmeisterschaft gewannen. Im darauffolgenden Jahr, 1993, konnte Jolly Club Carlos Sainz verpflichten und in diesem Jahr habe ich geschlagene 200 Tage damit verbracht, seinen Wagen gemeinsam mit ihm zu testen und zu entwickeln. 200 verdammte Tage mit Carlos Sainz! Können Sie sich das vorstellen?

Wie sich herausstellen sollte, war dies eine der bedeutendsten Zeiten meiner Karriere. Carlos Sainz ist nicht nur ein hervorragender Fahrer, sondern auch eine der ehrgeizigsten Personen, die ich je getroffen habe. Er ist jemand, der nie zögert – und das hat bald einmal auf mich abgefärbt. Ich hatte nicht wirklich eine Wahl. Entweder folgte ich ihm und versuchte, mein Bestes zu geben oder ich konnte mich gleich vom Acker machen. Ich lernte von Carlos außerdem viel über Disziplin und richtiges Verhalten. Die wichtigste Lehre aus jener Zeit war jedoch, dass man es mit harter Arbeit und dem nötigen Selbstvertrauen zu etwas bringen kann. Carlos ist mittlerweile über 60, aber wenn er an der Rallye Dakar teilnimmt, ist er nach wie vor als erster und als letzter auf den Beinen. Er ist unermüdlich.

1994 war ich zum Technikchef befördert worden und für die beiden Ford Escort RS Cosworth zuständig, die in der Gruppe A fuhren. Der Erfolg folgte mir, er umkreiste mich quasi wie Fliegen das Licht – wir gewannen die Italienischen Rallye-Meisterschaften nicht nur zwei-, sondern gleich dreimal hintereinander, nämlich 1994, 1995 und 1996!

1997 stand Gertie und mir der Sinn nach etwas Tapetenwechsel und wir zogen nach Banbury in Großbritannien, wo ich als Teamchef beim Prodrive Allstar Rallye-Team anfing. Das Team war brandneu und doch schafften wir es bereits in unserer ersten Saison, die Europäischen Meisterschaften zu gewinnen.

Sie dachten wohl, ich sei ein dahergelaufener Opportunist, der nicht weiß, was er tut, stimmt’s? Geben Sie’s zu. Ist aber nicht der Fall, wie Sie sehen. Manchmal weiß ich, wovon ich rede.

Nach einem Jahr bei Prodrive bat mich mein Freund und späterer Mentor Malcolm Wilson, als Projektmanager für die Ford-Focus-Flotte bei seinem M-Sport-Team einzusteigen. Kurz nachdem ich dort angefangen hatte, beauftragte Ford M-Sport mit dem Design und der Konstruktion seines neuen Ford Focus World Rallye-Wagens. Das kann ich mir allerdings nicht auf die Fahnen heften, das war ganz allein Malcolms Verdienst. Trotzdem nahm ich in der Folge eine Rolle mit mehr Leitungsfunktion ein, um die technischen Anlagen aufzubauen und die Entwicklung des Wagens zu leiten.

Der neue Wagen kam im Folgejahr, 1999, erstmals zum Einsatz, mit Colin McRae am Steuer. Er machte sofort Schlagzeilen, da er bei der Rallye von Monte Carlo, der ersten Veranstaltung für das Team, die schnellsten Etappenzeiten hinlegte. Bereits bei der dritten Veranstaltung – der Safari-Rallye in Kenia – konnte M-Sport seinen ersten Sieg bei einer Rallye-Weltmeisterschaft einheimsen. Nur einen Monat später schaffte Colin seinen zweiten Sieg in Folge bei der Rally de Portugal. Er wurde Gesamtsechster bei den Fahrern, während das Team den vierten Platz in der Konstrukteursmeisterschaft belegte. Kein schlechter Start!

Ich sollte die Gelegenheit nutzen, um ein paar Worte zu Colin zu sagen, denn er ist der bei Weitem talentierteste Fahrer, mit dem ich je gearbeitet habe. Er war das genaue Gegenteil von Carlos, da er nicht viel Arbeit in seinen Erfolg stecken musste. Er hatte ein natürliches Talent, was zu einem recht unberechenbaren Umfeld führte. Um es auf den Punkt zu bringen: Er tat, was er wollte. Nicht im negativen Sinne, aber man musste trotzdem immer auf alle Eventualitäten vorbereitet sein. Als Fahrer war er in Topform, wenn nicht zu viele elektronische Fahrhilfen in seinem Auto verbaut waren. Bei Colin drehte sich alles um die volle Kontrolle und je mehr Kontrolle er über das Fahrzeug hatte, desto besser war er. Die Testfahrten mit Colin können durchaus als Paradebeispiel herangezogen werden. Entweder war er in der Stimmung dafür oder nicht und wenn es nicht so lief, wie er das wollte, dann ließ er dich das spüren. Wenn die Dinge aber so liefen, wie er sich das vorgestellt hatte, dann kam man in den Genuss eines echten Schauspiels, denn er konnte den Wagen dazu bringen, alles zu tun, was er wollte.

Nach der Rallye-Weltmeisterschaft 1999 wurde ich zum leitenden Ingenieur bei M-Sport befördert. 2000 arbeitete ich mit Colin McRae und Carlos Sainz Sr. und wir wurden Zweite in der Konstrukteursmeisterschaft, während die beiden den vierten beziehungsweise den dritten Platz belegten. 2001 wurden wir wieder Zweite in der Konstrukteursmeisterschaft, während Colin Gesamtzweiter und Carlos Gesamtsechster wurde. Nicht lange danach fragte Niki an, ob ich zu Jaguar wechseln wollte.

Ich möchte nicht zu ausführlich über meine Rallye-Zeit schreiben, da dies weder eine Autobiografie noch ein Buch über den Rallye-Sport werden soll. Trotzdem glaube ich, dass ein paar Geschichten nicht schaden können. Wissen Sie, was mir meine Zeit bei der Rallye abgesehen von Tausenden Erlebnissen und Erinnerungen noch mitgegeben hat? Ein Verständnis für den Motorsport und alles, was dazu gehört – und zwar von Grund auf. Meine Sichtweise ist nicht von oben. Das war sie nie und wird sie nie sein. Ich kann den Leuten sagen, was von oben nach unten zu tun ist. Kein Problem. Aber es entspricht nicht meiner Sichtweise. Entscheidend ist es, den Wagen auf die Strecke zu bekommen und ich habe gelernt, dass das als erstes zu passieren hat. Ich bin natürlich kein wandelndes Lexikon, aber ich kann mich mit einem Mechaniker ebenso unterhalten wie mit einem Finanzvorstand oder einem Produktionsleiter. Es ist verdammt schwer, mich für blöd zu verkaufen und mir irgendwelchen Mist zu erzählen. Und das habe ich in erster Linie meiner Zeit bei der Rallye zu verdanken.

Eine der einprägsamsten Geschichten, die ich während meiner Rallye-Zeiten erlebt habe, trug sich während einer Safari-Rallye in Kenia zu. Damals habe ich für Jolly Club gearbeitet und wir fuhren einen Lancia Delta. Gemeinsam mit einem Kollegen war ich für das Nachtanken zuständig und wir trugen beide feuerfeste Overalls. Wir hatten diesen verdammt großen Aluminiumtank und während einer von uns beiden das Anzapfventil im Auge behielt, schüttete der andere mit einem Krug Benzin nach. Es war technisch nicht sehr fortschrittlich und dazu noch sehr gefährlich.

Ich weiß nicht, wie genau es passiert ist, aber als wir das Auto auftankten, ging ein bisschen Sprit daneben und plötzlich stand der ganze Wagen ohne jegliche Vorwarnung in Flammen. Kennen Sie das Geräusch,

das Flammen in Filmen verursachen? Nun, in unserem Fall war es genau dasselbe. Whoosh! Das Benzin kann sich durch statische Aufladung oder durch Bremsen entflammt haben. Egal, was es war, wir hatten jedenfalls ein Feuer zu bekämpfen! Als erstes ließen mein Kollege und ich den Benzinkanister fallen, was natürlich nicht sehr klug war. Ich weiß nicht, wie viele Liter im Kanister waren, aber bestimmt hätte die Menge gereicht, um mehrere Millionen Marshmallows zu toasten.

Was ich als erste bemerkte, nachdem wir den Kanister fallen gelassen hatten, war, dass ich nun auch in Flammen stand. Mein Overall war feuerfest, sodass das Material zwar nicht von Flammen durchdrungen, aber doch brennen konnte.

„Verdammter Mist!“, sagte ich. Wahrscheinlicher ist, dass ich schrie. Dann versuchte ich, so schnell es ging, mich des Overalls zu entledigen. Alles, was ich darunter anhatte, waren meine Unterhosen und als ich mir den Overall endlich vom Leib gerissen hatte, hüpfte ich auf ihm auf und nieder, um die Flammen zu löschen. Man kann von echtem Glück sprechen, dass gerade in dem Moment ein sehr bekannter Rallye-Fotograf namens Colin McMaster zufällig anwesend war und ein paar Fotos als Beweis schießen konnte. Wenn meine Verleger ihre Drohung tatsächlich in die Tat umgesetzt haben, dann finden sich einige dieser Beweisfotos vielleicht sogar in diesem Buch.

Ich werde oft gefragt, ob Colin meiner Meinung nach ein erfolgreicher Formel 1-Fahrer hätte werden können – eine Frage, die sich leicht beantworten lässt. Wenn Colin McRae ein erfolgreicher Formel 1-Fahrer hätte werden wollen, dann wäre ihm das auch gelungen. Die eigentliche Frage ist jedoch, ob er bereit gewesen wäre, die dafür erforderliche Arbeit zu leisten. Alles, was Colin je wollte, war, in den Wagen zu steigen und zu fahren, und die Ablenkungen, die mit der Formel 1 einhergehen, hätten ihn vermutlich abgeschreckt.

Als ich die Flammen auf meinem Overall endlich gelöscht hatte – nicht unwichtig, wenn man bedenkt, dass der Wagen einem Feuerball glich – fiel mir plötzlich ein, dass noch zwei Personen in besagtem Wagen saßen. Zum Glück hatte der Fahrer sich mittlerweile selbst befreien können, aber der Copilot hatte Mühe, den Sitzgurt zu öffnen. Ohne einen Gedanken an meine

eigene Sicherheit und Outfit, das ohnehin nur aus einem Paar Unterhosen bestand, zu verschwenden, eilte ich dem Copiloten zu Hilfe. Bin ich nicht ein Held? Günther, der Retter. Als ich meine Mission beendet hatte, hörte ich irgendwo einen Funk. Das Geräusch kam von oben – nämlich aus dem Helikopter, der über uns schwebte.

„Was ist da unten los?“, kam die Frage.

„Was soll los sein? Wir veranstalten ein kleines Safari-Picknick, das sieht man doch! Was verdammt noch mal glaubt ihr, das los ist?“

Erst in diesem Moment erkannte ich selbst das volle Ausmaß der Geschichte – was für ein Wahnsinn! Irgendjemand versuchte gerade, den nach wie vor vollen Tankwagen außer Reichweite zu bringen, und rundherum liefen Menschen in unterschiedlich stark ausgeprägter Panik und teils halb nackt herum. Es war einfach nur irre.

Eine der Personen, die uns zu Hilfe gekommen war, erlitt ziemlich schwere Verbrennungen und so wie ich den Helikopterpiloten an, so schnell wie möglich zu landen und den Patienten ins Krankenhaus zu bringen. Er veranstaltete einen ziemlichen Radau, aber wir waren alle ziemlich mit der Situation überfordert.

Irgendwann schaffte der Hubschrauber es, zu landen, und als er wieder abgeflogen war und wir wussten, dass es allen gut ging, gab es eine umfassende Untersuchung des Unfallhergangs. „Schaut her, hier hat niemand Schuld“, sagte ich. „Es ist eines dieser Dinge, die passieren können – diese Tanks wiegen immerhin eine Tonne und ein bisschen Benzin ist schnell einmal verschüttet.“

Es war nicht mein Anliegen, einen Schuldigen zu finden, und ganz offenbar ging es den anderen genauso – mit Ausnahme einer Person. „Ich glaube, es war Günthers Schuld“, meinte mein Kollege, der mit mir gemeinsam nachgetankt hatte. „Was zur Hölle? Komm schon, Mann“, sagte ich. „Es war ein Unfall. Wir weisen hier niemandem die Schuld zu.“ Ich konnte es nicht glauben. Aber dieser Typ wollte nichts davon hören. Was ihn betraf, trug ich die Schuld am Unfall, Ende der Diskussion. Er war außen vor. „Wir waren beide mit dem Nachtanken beschäftigt“, sagte ich, in dem Versuch, mich selbst zu unterstützen. „Wie kannst du dir sicher sein, dass ich es war?“ Darauf hatte er keine Antwort, aber seine Meinung hat er

trotzdem nicht geändert. Soweit er das beurteilen konnte oder wollte, hatte ich das Feuer verursacht. Günther, der verdammte Feuerteufel.

Okay, soviel dazu. Ich habe noch eine weitere Geschichte, die ich Ihnen erzählen möchte, aber nicht heute. Das würde zu lange dauern.

Freitag, 3. Juni 2022 – Steiner Ranch, North Carolina, USA

12.00 Uhr

Nachdem ich letzte Nacht vor dem Einschlafen über die Geschichte, die ich Ihnen jetzt erzählen werde, nachdachte, habe ich tatsächlich davon geträumt. Ist doch verrückt, oder?

Wir blicken 30 Jahre zurück – zur Rallye Dakar 1992, die in jenem Jahr von Paris nach Kapstadt statt von Paris nach Dakar führte. Fragen Sie mich nicht, warum, denn ich habe keinen blassen Schimmer. Ich hatte einen Job als Copilot in einem Service-Truck für eines der Teams ergattert und freute mich riesig. Ich hatte von einem Kollegen aus dem Rallye-Bereich schon zahllose Geschichten über das Dakar-Rennen gehört, aber war selbst noch nie dabei gewesen. „Lass es mich so sagen: Es wird ein verdammtes Abenteuer“, fasste er kurz zusammen.

Eines der ersten Dinge, die ich über die Rallye Dakar lernte, war, dass es sich dabei nicht nur um eines der bekanntesten Motorsportrennen des Planeten, sondern auch um einen der größten Versicherungsbetrugsfälle handelte. Ich kann nicht sagen, wer wann wie involviert war, weil ich das nicht weiß, aber anscheinend gab es Teams, die mit alten Rennwagen fuhren und sie in der Wüste in Flammen aufgehen ließen, um dann die Versicherung geltend zu machen. Das Rennen war berüchtigt dafür.

Der Laster, bei dem ich Copilot war, hatte irgendwann einmal der königlichen Familie von Monaco gehört und war entsprechend umgebaut worden. Er verfügte über Planen in grellen Farben und alles mögliche und unmögliche sonstige Zubehör. Ich nehme an, das Team hat ihn günstig

bekommen. Nur drei Stunden nach unserer Abfahrt in Italien – mit Ziel Paris – verursachten wir ein anständiges Chaos, da der Turbolader durchbrannte und das Öl durch den Auspuff auf die Straße rann, sodass innerhalb einer Minute alle hinter uns kommenden Autos ins Schlittern kamen. Wir haben es irgendwie geschafft, den Ölfluss zu stoppen und den Turbolader auszutauschen, ohne dass jemand ums Leben gekommen war.

Nachdem die Rallye in Paris gestartet war, machten wir uns auf den Weg zum nächsten Zielpunkt in Sète an der französischen Südküste. Von dort fuhren wir nach Marseille und setzten mit einem Frachtschiff nach Libyen über, wo ich erstmals begriff, dass das Team, für das ich arbeitete, finanziell vielleicht weniger gut dastand, als man mir weisgemacht hatte. Der Frachter, auf den wir gebucht waren, war kaum seetauglich und es schien weder Matratzen noch Kissen zu geben. Nur Stahl, wo man auch hin schaute! Als wir am nächsten Tag von Bord gingen, konnten wir fast nicht gerade ausgehen, da wir kaum ein Auge zugemacht hatten. Ich hätte auf der Stelle jemanden umbringen können. Egal, wen!

Ich weiß noch, dass ich zu meinem Copiloten sagte, dass es wenigstens nicht mehr schlechter werden könnte.

„Echt jetzt?“, meinte er. „Bist du jemals um diese Jahreszeit in Libyen gewesen?“

Ich hatte angenommen, dass es brütend heiß und trocken sein würde, aber ich hätte nicht weiter daneben liegen können, denn es hat geregnet und war kalt.

„Und wo zur Hölle übernachten wir?“, fragte ich.

„Es gibt ein behelfsmäßiges Dorf für die Rallye-Teams ein paar Kilometer von hier“, sagte er. „Einige haben Wohnmobile, aber wir schlafen in Zelten.“

„Verdammte Scheiße, das ist nicht dein Ernst, oder? Ich habe gerade eine Nacht in einem Bett aus Stahl verbracht und jetzt muss ich auf dem verdammten Boden pennen?“

„Anscheinend sind irgendwo im Laster Zelte.“

Und damit schickte er den Dritten in unserer rein aus Italienern bestehenden Mannschaft – einen Mittfünfziger, der so dumm wie die Nacht schwarz war – los, um unsere Zelte zu finden. Er kam ungefähr zehn

Minuten später mit einer Tasche zurück und wir nahmen an, dass sich darin drei Zelte und drei Schlafsäcke befinden würden.

Es dauerte nicht lange, bis wir das provisorische Dorf für die Teams fanden, wo der Unterschied zwischen den finanzstarken und den finanzschwachen Mannschaften ganz deutlich erkennbar war. Oder, um es genauer zu sagen, der Unterschied zwischen den Wohnmobilen und den Zelten. Wir fanden einen Platz, der groß genug für drei Zelte erschien und leerten die Tasche.

„Was zur Hölle?“, entfuhr es mir. „Das ist nicht einmal ein Zelt, ganz zu schweigen von drei. Und wo sind die Schlafsäcke?“

Was uns das Team mitgegeben hatte, waren drei Decken und eine Plane. Kein Zelt. Nur eine Plane. So etwas in der Art, wie die Briten im Sommer in ihren Gärten aufstellen, weil sie wissen, dass es irgendwann verdammt noch mal regnen wird.

„Was machen wir jetzt?“, fragte ich. „Ich schlafe sicher nicht unter diesem verdammten Ding. Keine Chance. Ich glaube, wir sollten ein Hotel suchen.“

Da keiner der anderen beiden widersprach, machten wir uns zu Fuß auf den Weg, um irgendwo einen Schlafplatz zu finden, der halbwegs warm sein und den Regen abhalten würde. Wir waren vielleicht zwei Minuten unterwegs, als wir an einem Typen vorbeikamen, der mit einer AK-47 an einer Straßenkreuzung stand. Gar nicht mal so eigenartig in Libyen. Zumindest kam es mir damals nicht eigenartig vor.

„Sprechen Sie Englisch?“, fragte ich ihn.

Er nickte.

„Haben Sie eine Ahnung, wo wir ein billiges Hotel finden? Wenn es geht, eins mit einem verdammten Dach.”

Er nickte wieder.

„Gut. Könnten Sie uns hinbringen, bitte?“

„Nur gegen ein Bier“, antwortete er leise.

Alkohol war damals in Libyen illegal, aber wir hatten genug davon im Laster mit.

„Erst möchte ich zwei Bier. Dann das Hotel.“

„Okay“, sagte ich. „Kommen Sie mit.“

Wir sind mit ihm zurück zum Laster gegangen und haben ihm zwei Dosen Bier gegeben, die er in ungefähr 30 Sekunden leerte. Nachdem er bei der Hälfte der ersten angekommen war, warf er die AK-47 auf den Boden. „Was zur Hölle tun Sie da?“, schrie ich ihn an. „Sie hätten einen von uns erschießen können.“ Darauf bekam ich keine Antwort, denn er war zu sehr mit seinem Bier beschäftigt, um sich um mich zu kümmern.

Ich hatte schon erwartet, dass er nach mehr fragen würde, aber nachdem er die zweite Dose geleert hatte, führte er uns geradewegs zum Hotel. Bevor er uns verließ, fragte ich ihn, ob er am nächsten Tag in der Früh zurückkommen und uns zur Rallye bringen könnte. „Sicher“, sagte er. „Bis morgen. Aber ich möchte mehr Bier.“ Ich habe keinen Moment daran geglaubt, dass er tatsächlich auftauchen würde, aber am nächsten Tag stand er mit seiner AK-47 pünktlich um sieben vor dem Hotel.

„Kann ich ein Bier haben?“, fragte er.

„Was, zum Frühstück? Grundgütiger! Sicher können Sie ein Bier haben. Sie können es trinken, während Sie uns zum Start in Misrata bringen.“

Als wir am Start der nächsten Etappe in Misrata ankamen, hatte er drei Bier getrunken und freute sich wie ein kleines Kind vor dem Christbaum. Während der nächsten Etappe, die nach Sirte führte, hatten wir ein Problem mit der Benzinpumpe und mussten eine behelfsmäßige Lösung zusammenschustern, bei der wir den Treibstoff vom Dach des Lasters in den Tank pumpten. Danach hat der Route Master den Geist aufgegeben, sodass wir einen verdammten Kompass nutzen mussten, um ans nächste Ziel zu gelangen. Wir waren erst vier Tage unterwegs, aber es war jetzt schon eins der beschissensten Erlebnisse in meinem bisherigen Leben.

Während wir durch die Wüste Richtung Niger fuhren, stellten wir fest, dass der alte Mann in unserer Mannschaft, der auch manchmal als Fahrer einsprang, im Schlaf fahren konnte. Ich werde das nie im Leben vergessen: Es saß aufrecht und hielt das Lenkrad, schloss dabei aber seine Augen und schlief irgendwann ein, während er die ganze Zeit hindurch dasselbe Tempo und auch die Richtung beibehielt. Er fing sogar zu schnarchen an! Das war aber wirklich nur in der Wüste möglich, wo uns so gut wie kein anderes Fahrzeug begegnete.

Ich weiß nicht mehr, wann und wo genau es war, aber während wir uns Richtung Niger vorkämpften, schlug der erste Beifahrer, der ungefähr in meinem Alter war, vor, dass wir eine Abkürzung nehmen sollten.

„Aber wir sind in der Wüste“, sage ich. „Wie erkennst du in der Wüste eine Abkürzung?“

„Vertrau mir“, sagte er. „Ich war schon oft hier, ich kenne den Weg.“

Ich habe dem Idioten zwar nicht geglaubt, aber welche Wahl hatte ich schon?

Ungefähr 90 Minuten, nachdem wir seine sogenannte Abkürzung genommen hatten, fing der Laster an, sich seltsam zu benehmen.

„Was zur Hölle ist da los?“, entfuhr es mir. „Grundgütiger, wir versinken. Wir versinken, verdammt noch mal. Das kann doch nicht wahr sein! Was ist da los?“

„Hmm, ich glaube, wir sind vielleicht in einen Salzsee gefahren“, meinte mein Copilot.

„In einen verdammten Salzsee? Das ist nicht dein Ernst, oder? Wohin führt uns deine Abkürzung? In einen frühen Tod?“

Wir waren vielleicht mit 80 km/h unterwegs, als wir anfingen, unterzugehen und wir sanken ungefähr zwei Meter ab. So etwas hatte ich noch nie erlebt.

Innerhalb einer halben Stunde hatten sich ungefähr 50 Einheimische um das Laster versammelt und wir konnten ein paar von ihnen überreden, dass sie uns gegen Bezahlung ausgruben. Sie haben zwei ganze Tage dafür gebraucht! Wir waren anständig verspätet. Während sich diese Begebenheit zutrug, hatte der sogenannte Sweeper (das ist die Person, die sich um alle Beteiligten außerhalb des eigentlichen Renngeschehens kümmert) uns angeboten, uns zum nächsten Flughafen zu bringen, aber wir lehnten ab. Hätten wir sein Angebot angenommen, hätten wir alles zurücklassen müssen und das stand außer Frage. Stattdessen entschieden wir uns zu warten, bis das Fahrzeug wieder ausgegraben war und dann weiterzufahren. „Dieses Mal halten wir uns aber an die verdammte Route“, sagte ich. „Keine Abkürzungen mehr.“

Um sicherzustellen, dass wir nicht noch einmal vom Weg abkommen würden, stellten wir einen Einheimischen als Guide an. Er hatte sich angeboten, uns zu begleiten, bis wir zur Rallye aufschließen konnten. Er war in etwa so alt wie unser schlafender Fahrer und litt unter derselben mangelhaften Hygiene wie wir selbst. Er hatte sich offenbar seit mehreren Tagen nicht gewaschen, sodass nun vier stinkende Vollidioten – drei Italiener und ein Libyer – in der Fahrerkabine saßen. Es war einfach nur ekelhaft. Wir versuchten es mit offenen Fenstern, aber selbst das machte keinen Unterschied.

Keine Ahnung wie, aber irgendwann schafften wir es tatsächlich nach Niger und obwohl wir nach wie vor hinter der Rallye her fuhren, machten wir weiter. Es ist rückblickend kaum zu glauben, dass wir uns noch nicht gegenseitig die Augen ausgekratzt hatten. Wir waren aber hin und wieder nahe dran – und zwar immer dann, wenn jemand einen fahren ließ, also ungefähr alle 20 Sekunden. Eine Minute lang schrien wir uns dann alle an, bis es ganz plötzlich ruhig wurde. Wir alle schliefen maximal drei bis vier Stunden pro Nacht, also nehme ich an, dass wir einfach zu müde für Streitereien waren.

Just in dem Moment, als ich endlich leicht zuversichtlich wurde und daran zu glauben begann, dass wir die Rallye doch noch einholen konnten und etwas Normalität einkehren würde, wurden wir durch einen Sandsturm aufgehalten. Wir befanden uns irgendwo zwischen Dirkou und N’guigmi und es war unmöglich, weiter als einen halben Meter zu sehen. Es war verrückt! Wir saßen dort wie ein Haufen Wichser, die auf bessere Zeiten warten. Als es dunkel wurde, versuchten wir, zu schlafen, aber es war unmöglich. Vier ohnehin stinkende Männer in einer Fahrerkabine ohne Luftzufuhr – wirklich jetzt? Es war die reinste Qual. Als es endlich Morgen wurde, hatte sich der Sandsturm soweit gelegt, dass wir ein Fenster zumindest ein Stückweit öffnen konnten, um etwas frische Luft hereinzulassen.

„Ich höre Kamele“, sagte der wohlriechende Lybier, nachdem er das Fenster geöffnet hatte. „Was?“

„Ich höre Kamele!“

Noch bevor ich ihm sagen konnte, was ich davon hielt und dass er den Mund halten sollte, sprang er aus der Fahrerkabine und lief davon. „Wohin läufst du, verdammt noch mal?“, rief ich ihm nach, aber er hielt nicht an. Drei Stunden vergingen und ich hatte mich schon selbst davon überzeugt, dass der Lybier halluziniert haben musste und vermutlich irgendwo tot auf einer Düne lag. Ich dachte gerade darüber nach, wie wir seine Familie in Libyen von seinem Ableben unterrichten konnten, als sich die Fahrertür öffnete. Draußen stand er.

„Wo zur Hölle warst du, verdammt noch mal, du Idiot?“, fragte ich ihn.

„Ich hab doch gesagt, dass ich Kamele gehört habe“, antwortete er. „Und ich hatte recht. Schaut!“

Er drehte sich um und deutete in die Ferne, wo vier Männer auf Kamelen auftauchten.

„Tuareg“, sagte er. „Sie werden uns helfen.“

Mittlerweile dachte ich, *ich* würde halluzinieren! Es war einfach nur verdammt unglaublich.

Nach etwas Hin und Her bot einer der Tuareg an, in der Fahrerkabine mitzufahren und uns zu ihren Zelten zu geleiten. Das hieß natürlich, dass jetzt nicht vier, sondern fünf stinkende Idioten auf engstem Raum zusammensaßen. Wir brauchten ungefähr eine Stunde und als wir ankamen, boten sie uns etwas zu trinken an.

„Was ist das?“, frage ich. Es schaute ekelhaft aus, wie seit Tagen abgelaufene Milch.

„Kameljoghurt“, sagte einer der Tuareg.

Da sie so freundlich und hilfsbereit gewesen waren, konnten wir nicht wirklich ablehnen und mussten das Zeug trinken. Es war schrecklich! Ich dachte nur, *Dieses Zeug bringt uns um, wenn es nicht diese Typen schon vorher erledigen*.

Wir haben schlussendlich mit den Tuareg einen Deal ausgehandelt und vereinbart, dass sie uns aus dem Sandsturm heraus und zu einer Militärbasis führen würden, wo wir den Laster volltanken konnten. Zwei der Tuareg bestanden darauf, mitzukommen und wenn der Libyer bis dahin nicht beschlossen hätte, dass er die Schnauze voll hatte und zurück nach Hause wollte, wäre es in der Fahrerkabine richtig ungemütlich geworden – kaum

auszuhalten! Die Fahrt dauerte weitere fünf Stunden. Ich habe einen ziemlich guten Geruchssinn und alle 30 Sekunden oder so wehte mir ein Hauch unseres kollektiven Gestanks um die Nase, sodass ich mich jedes Mal fast übergeben musste.

Als wir auf der Militärbasis ankamen, hatten wir den Sandsturm hinter uns gelassen und konnten zumindest die Fenster wieder öffnen. Es stank trotzdem nach wie vor und als wir fertig getankt hatten, fragten wir jemanden, ob wir uns duschen dürften. Dieser jemand schaute uns nur an und schüttelte den Kopf, ganz so, als wollte er sagen, „Was, glaubt ihr, wir lassen einen Haufen stinkende Idioten wie euch in unsere Duschen? Auf keinen Fall!“ Ich glaube, ich war in meinem ganzen Leben davor oder danach so enttäuscht. Ich konnte meiner eigenen verdammten Ausdünstung nicht entkommen und erst recht nicht dem Gestank der anderen beiden!

Am nächsten Tag fanden wir endlich eine Dusche und danach fuhren wir zwei Tage ohne große Zwischenfälle weiter. Endlich wendete sich das Blatt zum Guten. Am dritten Tag ging unser Sprit schön langsam wieder zur Neige, sodass wir uns Gedanken über Nachschub machen mussten. Wir fuhren an den Straßenrand, um unsere nächsten Schritte zu diskutieren und in dem Moment tauchte hinter uns ein Armeelaster mit einem Kraftstofftank auf. Und das mitten in der verdammten Wüste! Ich und der andere jüngere Copilot stiegen aus und gingen nach hinten, um mit dem Fahrer zu sprechen.

„Können wir Ihnen etwas Sprit abkaufen?“, fragten wir.

„Nein“, antwortete der Fahrer.

Da sah ich, dass eine Antilope an der Front festgebunden war, die sie wohl geschossen hatten. Kein ungewöhnliches Bild in diesen Breiten, deshalb habe ich mir nichts weiter dabei gedacht.

„Sie können etwas Sprit kaufen, wenn Sie auch die halbe Antilope kaufen,“ sagte der Fahrer.

„Was zur Hölle sollen wir mit einer halben Antilope anfangen?“, fragte ich ihn.

„Wie wäre es dann mit der ganzen Antilope?“, kam seine Gegenfrage.

„Nun gut, wenn wir damit auch etwas Sprit bekommen, warum nicht?“,’

Nachdem wir getankt hatten, machten wir uns mit unserer Antilope wieder auf den Weg. Das einzige, was mich jetzt ärgerte, war, dass meine Lippen weh taten. Sie taten nicht nur weh, der Schmerz brachte mich fast um. Es war nicht nur heiß, ich war auch ziemlich dehydriert und meine Lippen waren schon einige Tage lang rissig und aufgesprungen. „Das tut echt weh“, sagte ich zu meinem Copiloten. Aber da nützte alles Jammern nichts – wir konnten nichts dagegen tun, denn es war aussichtslos, eine Apotheke oder eine Supermarkt in der verdammten Wüste zu finden. Ich musste einfach nur die Zähne zusammenbeißen und durchhalten.

Ungefähr eine Stunde später fuhren wir durch ein kleines Dorf, als ich in der Ferne jemanden auf einem Geländefahrzeug – oder einem Quad Bike, wie es von den Amerikanern genannt wird – sah.. „Warte mal“, sagte ich. „Den Typen kenne ich doch.“ Es war ein Freund von mir, der im Service-Team für eine andere Mannschaft arbeitete. „Was zur Hölle macht der denn hier?“, wunderte ich mich. „Das will ich jetzt wissen.“ Es stellte sich heraus, dass er sich verfahren hatte und als Gegenleistung dafür, dass wir ihn wieder auf die richtige Spur brachten, bekam ich eine Dose Lippenbalsam. Ich hätte ihn küssen können.

Obwohl wir wussten, wo wir hin mussten, war es uns noch nicht gelungen, den Konvoi einzuholen. Das war ein ziemliches Problem, da die zehnte und elfte Etappe durch den Tschad führen sollten, wo gerade ein Krieg stattfand. Der Rallye-Konvoi hatte zwar eine Erlaubnis zur Durchquerung des Landes, Nachzügler waren davon aber ausgenommen.

„Das wird schon in Ordnung gehen“, meinte mein Freund auf dem Geländefahrzeug. „Die wissen doch sicher, dass wir zur Rallye gehören.“

„Und was, wenn ihnen das egal ist?“, fragte ich. „Wenn die dich umbringen, wird das niemand je erfahren. Und selbst, wenn sie dich nicht umbringen, werden sie dir alles abnehmen, was du bei dir hast.“

Trotz meiner Warnung entschied er sich, alleine durch den vom Krieg gebeutelten Tschad zu fahren. Ich versuchte, ihn davon abzuhalten, aber er bestand darauf. „Ich möchte die Rallye einholen“, sagte er. „Es wird schon alles gut gehen, du wirst sehen.“ Was für ein Idiot! Meine zwei Kollegen und ich haben den Eigentümer unseres Teams kontaktiert, der uns sagte, wir sollten nach Benin an der Westküste fahren, den Laster zurück nach Italien

verschiffen und dann einen Flughafen suchen, von dem aus wir zurück nach Hause fliegen konnten. Wir brauchten ein paar Tage, aber das machte uns nichts aus. Lustigerweise kamen wir ziemlich zeitgleich mit den Fahrern und dem Rest des Teams in Italien an, aber als wir ihnen von unserer Odyssee erzählten, schienen sie nicht sonderlich beeindruckt. „Das ist die Dakar“, meinte einer. „Da passieren solche Dinge.“

Ungefähr einen Monat nach Ende der Rallye habe ich den Typen mit dem Quad Bike getroffen und als er mich sah, lief er knallrot an. „Du hattest recht“, sagte er. „Sag nichts“, antwortete ich. „Sie haben dir alles abgenommen, oder?“ „Ja“, meinte er. „Alles.“

Was für ein Idiot.

Ich stelle gerade fest, dass ich ewig und noch länger über zwei Rallye-Geschichten geschrieben habe und dieses Buch doch eigentlich überhaupt nichts mit Rallye zu tun hat! Wer ist jetzt wohl der Idiot? Halleluja.

Montag, 6. Juni 2022 – Steiner Ranch, North Carolina, USA

11.00 Uhr

Ich war vorhin unterwegs und wurde von jemandem angehalten, der mich, nachdem er ein Selfie gemacht hatte, fragte, wie es war, berühmt zu sein. Ich glaube, ich habe geantwortet, dass es ganz okay sei, aber danach musste ich selbst erst einmal darüber nachdenken. Ich wurde das bisher noch nie gefragt und habe auch noch nie einen Gedanken daran verschwendet. Wie ist es also, berühmt zu sein? Nun ja, es kann hin und wieder schon ganz verrückt werden. Als ich vor zwei Wochen am Flughafen war, um vom Grand Prix in Monaco zurück nach Charlotte zu fliegen, bat mich eine Frau um ein Selfie. „Kein Problem“, sagte ich. Erst dann realisierte ich, dass sie ein T-Shirt mit meinem verdammten Konterfei trug. „Grundgütiger“, sage ich zu ihr, „Sie brauchen Hilfe!“ Es war allerdings nicht das erste Mal, dass so etwas passierte. Das letzte Mal war übrigens am

Flughafen in Charlotte. Ich hatte meine Tochter dabei und wurde mal wieder von jemandem um ein Selfie gebeten, der ein T-Shirt mit meinem Konterfei trug. Meine Tochter war total entsetzt und ich konnte richtiggehend sehen, was ihr durch den Kopf ging. *Wer um Himmels Willen zieht sich ein T-Shirt an, auf dem ER abgebildet ist?*

Ich weiß ehrlich gesagt gar nicht, was Greta davon hält, dass ihr Vater berühmt ist, weil wir nie wirklich darüber sprechen. Hin und wieder wollte ich es schon herausfinden, aber dann dachte ich immer, sie würde mich für eingebildet halten, wenn ich sie das fragen würde. Das einzige, was sie manchmal verwirrt hat, waren Leute, die mich einfach so grüßten. Bevor dieser ganze Zirkus losging, haben mich nur Leute gegrüßt, die mich persönlich kannten, aber nach *Drive to Survive* fingen auch viele andere damit an. Sie geht ganz locker damit um, glaube ich. Es ist alles sehr schleichend passiert, sodass wir uns mit den Jahren daran gewöhnen konnten. Mittlerweile bin ich ein Superstar, gewöhnt euch also besser dran!

Ich weiß ehrlich gesagt nicht einmal, was ich selbst davon halte, berühmt zu sein. Bevor *Drive to Survive* startete, kam ich zum Grand Prix und kaum jemand sprach mit mir. Hin und wieder fragte vielleicht jemand, „Wer ist dieser seltsam aussehende Idiot dort drüben? Der gehört doch sicher nicht zur Formel 1?“, aber das war’s dann auch schon. Mittlerweile ist es so, dass es bis zu einer halben Stunden dauern kann, bis ich es nach meiner Ankunft zum Fahrerlager schaffe. Nicht jeder freut sich, mich zu sehen, aber wenn diejenigen, die sich freuen, ein bisschen quatschen und ein Selfie machen wollen, dann freut mich das. Es wird nur dann zum Problem, wenn ich jemanden wie Gene dabei habe. Ich kann ihn nicht einfach warten lassen, um für Selfies zu posieren, darum erkläre ich dann flüsternd, „Ich bin mit meinem Boss hier, verdammt“, und gehe einfach weiter.

Diejenigen, die am meisten Spaß mit der Situation haben, sind die Fahrer und Mechaniker. Die Mechaniker verarschen mich ununterbrochen. Manchmal schubsen sie mich aus der Garage in die Startaufstellung – ganz so, als wäre ich eine Zirkusattraktion. „Kommt und schaut euch unseren Günther an! Warum kneift ihr ihn nicht ein bisschen und habt euren Spaß mit ihm?“ Ich bin wie ein verdammtes Maskottchen, aber ich nehme es mit

Humor. Ich bin schließlich nicht der Papst. Der würde es nicht überleben, wenn er ein F1-Team leiten müsste. Andererseits würde ich es nicht überleben, vom Balkon über dem Petersplatz in Rom das Urbi et Orbi zu sprechen – oder könnten Sie sich das vorstellen? „Okay, genug für heute. Macht euch an die verdammte Arbeit!" Papst Günther der Erste wäre zugleich Papst Günther der Letzte.

Ich habe gleich eine Sitzung mit unserem Marketingchef, bei der es um unseren neuen Titelsponsor geht und heute Abend fliege ich nach Großbritannien und dann weiter nach Baku. In Sachen Sponsoren müssen wir schön langsam eine Entscheidung treffen. Es ist fantastisch, dass wir mehr als einen Interessenten haben, aber wir können sie nicht viel länger warten lassen. Wir müssen zum Halleluja kommen, wie ich es nenne. Wir machen gerade eine Gegenüberstellung und vergleichen, was uns die einzelnen Unternehmen geben können, was sie im Gegenzug von uns erwarten und so weiter. Wir müssen uns bald entscheiden, sonst verlieren wir unsere Glaubwürdigkeit. Das Wichtigste für mich ist nicht nur, jemanden zu finden, der zu uns passt, sondern auch jemanden, der an einer langfristigen Zusammenarbeit interessiert ist, und zwar nicht nur in Sachen Erstvertrag, sondern auch hinsichtlich einer möglichen Vertragsverlängerung. Wir hatten abgesehen von Uralkali schon mit anderen Sponsorenproblemen zu kämpfen und ich will damit ein für allemal Schluss machen. Es reicht!

Okay, Zeit für die Sitzung. Möge Gott gnädig zu euch sein, meine Kinder!

Donnerstag, 9. Juni 2022 – Team-Hotel, Baku, Aserbaidschan

19.00 Uhr

Ich schwöre hoch und heilig, dass ich nicht vom aserbaidschanischen Tourismusverband bezahlt werde, aber wenn mich ein Formel 1-Neuling

fragen würde, ob ich einen spannenden Grand Prix in einer netten Stadt, die nicht zu überlaufen ist, empfehlen könnte, dann wäre meine Antwort Baku. Die Stadt ist schön, die Menschen sind toll und die Strecke ist extrem schnell. Die Fahrer lieben es dort und die Fans auch.

Baku ging im selben Jahr wie wir, nämlich 2016, zum ersten Mal an den Start, aber im ersten Jahr war das Rennen noch als Europäischer Grand Prix bekannt. Wenn Baku mitten in Europa wäre, würden jedes Jahr Hunderttausende Menschen kommen, aber tatsächlich kommen gerade einmal um die 90.000. Die Tendenz ist allerdings steigend.

Meiner Ansicht nach ist es fantastisch, dass nicht so viel los ist, da wir dadurch viel weniger abgelenkt werden und uns mehr auf das Rennfahren konzentrieren können. Es ist ja nicht so, dass wir ein Problem damit hätten, von vielen Menschen umgeben zu sein, zumindest nicht unter normalen Umständen. Die ruhigeren Veranstaltungen sind aber nichtsdestotrotz großartig, speziell dann, wenn sie unserem Auto entgegenkommen und ein gutes Rennen liefern.

Das einzige Problem, das ich dieses Jahr mit dem Grand Prix von Aserbaidschan habe, ist, dass er direkt vor dem Rennen in Kanada, also auf einem anderen Kontinent und gut 8.000 Kilometer entfernt, stattfindet. Als Teams befinden wir uns zwar alle im selben Boot, aber anstrengend wird es trotzdem. Sollte der Rennwagen dann auch noch irgendwelche Schäden haben, wird es noch schwieriger und deshalb hoffen wir, dass wir ohne Vorfälle durch dieses Wochenende kommen. Für die kommende Saison wäre es wünschenswert, wenn wir die Rennen, wann immer möglich, regional kombinieren könnten. Ich weiß, dass Stefano hart daran arbeitet und hoffe auf baldige Verbesserungen.

Ich wünschte, ich bekäme eine Dollar von jeder Person, die mir irgendwann einmal gesagt hat, wie toll es sein muss, in der Formel 1 zu arbeiten und so viel zu reisen. Mit all dem Geld könnte ich Adrian Newey nicht nur abwerben, sondern ihn seiner Familie abkaufen und für immer behalten! Es gibt genügend Leute, die glauben, alles an der Formel 1 sei glamourös und wir würden nur in der ersten Klasse oder im Privatjet durch die Gegend fliegen. Das stimmt aber nicht. Ungefähr 60 Prozent unseres Personals fliegen Economy.

Der Glanz und Glamour sind in Wahrheit nur Fassade. Ein Mythos. Sicher, in der Formel 1 geht es um viel Geld und manche Menschen verdienen ein Vermögen damit. Mir fällt jedoch kein anderer Sport ein, in dem die hinter den Kulissen Beteiligten derart schuften wie in der F1. Das Leben eines Mechanikers beispielsweise ist alles andere als glamourös. Diese Jungs arbeiten wie blöd und haben eine enorme Verantwortung zu tragen. Ich glaube, in *Drive to Survive* wurde das gezeigt – vor ein paar Jahren hat einer unserer Mechaniker während eines Boxenstopps ein Rad nicht wieder korrekt angebracht, was dazu geführt hat, dass wir Punkte verloren haben. Der betroffene Mechaniker war sichtlich bestürzt, aber das hat nichts an der Tatsache geändert, dass unser Saisonergebnis davon beeinflusst wurde. Diese Jungs leiden oft unter Jetlag und sind erschöpft, aber sie können trotzdem nicht einfach pausieren. Ich möchte so einen Job um nichts in der Welt machen.

Was denken Sie, wie stehen unsere Chancen hier? Die Rennstrecke ist sehr schnell und sehr kurvenreich, was uns entgegenkommen könnte. Wir müssen schauen, dass wir gute Startplätze bekommen und dann sollte uns ein Ergebnis, wie wir es in Spanien und Monte Carlo gehabt haben könnten beziehungsweise sollten, gelingen. Ich freue mich richtig auf das Rennen.

Freitag, 10. Juni 2022 – Baku City Circuit, Baku, Aserbaidschan

9.00 Uhr

Die Stimmung im Lager ist gut. Trotz des Vorfalls mit Mick konzentrieren sich die meisten im Team auf das Positive, nämlich das, was Kevin hätte erreichen können. Und Conor McGregors Besuch. Kevin hätte in dem Rennen leicht Neunter werden können und jeder weiß das. Für mich stellt sich alles ein bisschen anders dar und obwohl ich, was Kevin betrifft, gleicher Meinung wie die anderen bin, hat mir der Unfall ziemliche Kopfschmerzen bereitet. Dabei geht’s nicht nur ums Budget, sondern auch

um die Fertigung der Teile. Es gibt nur ein oder zwei Formen-Sets, mehr kann man nicht herstellen. Im Moment ist es sehr schwierig, am Ball zu bleiben.

Der Großteil des Teams ist am Montag angekommen und weil die Fracht erst am Dienstag folgte, hatten sie ein bisschen Zeit zur freien Verfügung. Das passiert nicht oft, schon gar nicht bei zwei aufeinanderfolgenden Rennen. Das nächste Rennen nach Kanada in der kommenden Woche ist dann auch schon Silverstone.

Nicht nur, dass einige im Team dann nach Hause zu ihren Familien können, sie können dann während des Rennwochenendes sogar in ihren eigenen Betten schlafen. Das ist in der Formel 1 eine echte Ausnahme.

18.00 Uhr

Wir hatten einen schlechten Start in der FP1, da ein Wasserleck an Micks Wagen bedeutete, dass er nicht auf die Strecke konnte. Auf einer Rennstrecke wie dieser ist das suboptimal. Ich weiß nicht genau, was passiert ist, und zum Glück konnten wir es rechtzeitig zur FP2 reparieren. Wir haben in der FP2 aber nicht die erhoffte Leistung gebracht, deshalb müssen wir eine Nachtschicht einlegen und schauen, was wir morgen verbessern können. Die Leistung ist im Moment einfach nicht so, wie sie sein sollte.

Wie dem auch sei, ich leg mich besser ein bisschen hin. Ich habe morgen mit Mattia und Toto eine Pressekonferenz der Teamchefs, da sollte ich zumindest halbwegs wach sein!

Samstag, 11. Juni 2022 – Baku City Circuit, Baku, Aserbaidschan

Die Pressekonferenz ist ganz gut gelaufen, glaube ich. Ich habe ein paarmal versucht, Toto zu verarschen, aber er hat nicht angebissen. Schade!

Normalerweise bin ich darin ebenso gut wie im Überbringen schlechter Neuigkeiten oder wenn es darum geht, Leute dazu zu kriegen, dass sie etwas tun, das sie eigentlich nicht tun wollen. Darum gebe ich auch nicht auf und ich werde ihn schon dran kriegen.

Einer der Journalisten hat eine Frage zum Thema Porpoising gestellt, das für die meisten Teams nach wie vor ein Problem darstellt. Anscheinend hat einer der Mercedes-Fahrer (welcher genau, habe ich schon wieder vergessen) gesagt, dass das Konzept überdenkt gehört, wenn sich da nichts bessert. Ich glaube, dafür ist es noch etwas zu früh. Wir haben erst ein paar Rennen absolviert und die Ingenieure werden sicher eine Lösung finden. Ich glaube, wir sollten noch ein bisschen warten. Wenn wir dann immer noch keine Lösung gefunden haben, werden wir uns irgendwann über Änderungen im Reglement unterhalten müssen. Generell aber sind die Boliden okay.

17.00 Uhr

Da die Jungs die Nacht durchgearbeitet haben, schafften wir es in FP3, unsere Leistung etwas zu verbessern und konnten uns sogar aufs Qualifying freuen. Leider schien sich alles und jeder gegen uns verschworen zu haben und wir sind nicht über die Q1 hinaus gekommen. Bei unserem letzten Versuch waren wir zu spät und durften uns daher nicht einreihen. Auch wenn wir immer beteuern, dass wir vom Pech verfolgt werden, wird sich das eines Tages ändern. Heute waren wir unser eigener größter Feind. Wir waren nicht annähernd gut genug.

Sonntag, 12. Juni 2022 – Baku City Circuit, Baku, Aserbaidschan

18.00 Uhr

Verdammt! Sie können sich vermutlich denken, was jetzt kommt? Genau! Ein weiteres erfolgloses Wochenende. Schön langsam höre ich mich an wie eine Schallplatte mit Sprung, aber was soll ich schon groß machen? Mick endete auf P14, Kevin schaffte es nicht bis zum Ende und Günther läuft die Wände hoch.

Ich muss aber noch etwas anderes loswerden. Als ich vor dem Rennen das Fahrerlager verließ und mich auf den Weg zur Boxenwand machte, wurde ich von Sky Sports Deutschland um ein schnelles Interview gebeten. Ich nahm an, sie wollten mir einige Fragen zum Rennen stellen und habe daher zugestimmt. Stattdessen haben sie mich mit Mist über Mick genervt. Sie sagten, sein Onkel behaupte, dass ich weder mit Mick sprechen noch ihn unterstützen würde. Wirklich? Das ist mir neu. Der Interviewer, Peter Hardenacke, mit dem ich mich normalerweise recht gut verstehe, war ziemlich streitlustig und ich muss zugeben, dass mich das anfangs überrascht hat. Nach ein paar Sekunden machte sich aber Wut in mir breit und ich ging auf Angriff. Alles, was sie mit diesen Anschuldigungen bezwecken wollen, ist, das Team zu spalten und für Schlagzeilen zu sorgen. Das ist nicht nur anstrengend, sondern auch sehr unprofessionell und hat nichts mit Mick zu tun. Wie dem auch sei, Peter war wohl ziemlich überrascht, als ich mir das nicht gefallen ließ und mich gegen ihn wandte.

Ich habe mich vor Kurzem erst mit Johnny Herbert unterhalten, den ich aus meiner Zeit bei Jaguar kenne und er meinte, in den elf Jahren, die er in der Formel 1 tätig ist, gab es bis dato nur einen Fahrer, gegen den er eine Abneigung hatte – Micks Onkel. Johnny Herbert ist ein sehr toleranter Mensch. Da muss man schon ziemlich eigen sein, um es sich mit ihm zu vertun. Er ist auch ein sehr guter Moderator und kann kritisch und kontrovers sein, ohne je persönlich zu werden. Ich glaube, Micks Onkel ist nicht clever genug, um den Unterschied zu verstehen. Wie auch immer, ich habe in dem Interview mein Bestes gegeben und beim nächsten Mal bin ich vorbereitet.

Mittwoch, 15. Juni 2022 – Team-Hotel, Montreal, Kanada

Auch wenn ich erschöpft bin, so ist es doch nett, wieder in Kanada zu sein. Ich sage bewusst „nett“, denn die Menschen in Montreal sind immer so erfreut, uns zu sehen.

Der Grand Prix ist eine großartige Veranstaltung für ihre Stadt und jeder in der F1-Gemeinde kommt gerne nach Montreal. Auch das Rennen ist meistens gut und ich liebe die Atmosphäre vor Ort.

Ich erwarte ziemliche Schwierigkeiten mit dem Porpoising hier. Auch wenn wir Fortschritte gemacht haben, ist das Problem noch nicht aus der Welt geschafft. Es ist von Strecke zu Strecke unterschiedlich. In Barcelona schien es, als ob jedes Team eine Lösung gefunden hätte, aber in Baku waren wir zurück auf null. Wenn wir in FP1 raus fahren, wissen wir mehr. Die Strecke in Kanada ist ziemlich holprig und das bedeutet, dass das Problem vermutlich nicht besser wird. Aber wir werden sehen. Irgendwann am Wochenende ist eine Sitzung der Teamchefs zum Thema anberaumt und ein, zwei Leute werden ziemlich emotional werden, nehme ich mal an.

Oh wow! Ich habe gerade einen kompletten Eintrag geschafft, ohne mich zu beschweren oder zu fluchen. Nicht schlecht!

Freitag, 17. Juni 2022 – Circuit Gilles Villeneuve, Montreal, Kanada

FP1 verlief nicht ideal, aber es war trotzdem eine gute Session, weil wir viel gelernt haben. FP2 hat uns unserem Ziel deutlich näher gebracht. Wir sind zwar nach wie vor noch nicht dort angekommen, wo wir sein möchten, aber zumindest hatten wir weder allzu viele Probleme noch gab es große

Probleme mit dem Porpoising. Ich bin mal gespannt, was uns morgen erwartet. Das Wetter könnte einen großen Unterschied machen.

Mein zweiter Eintrag ohne mich zu beschweren oder zu fluchen. Ewig wird das nicht anhalten, denn es fühlt sich irgendwie nicht richtig an.

Samstag, 18. Juni 2022 – Circuit Gilles Villeneuve, Montreal, Kanada

13.00 Uhr

Wir hatten vorhin die Sitzung der Teamchefs zum Thema Porpoising. Mann oh Mann! Sehr interessant. Toto und Mercedes sind der Meinung, dass die Sicherheit der Fahrer dadurch beeinträchtigt wird und die FIA deshalb die Regeln ändern soll. Christian auf der anderen Seite bezichtigt Mercedes, dass sie einen Wagen entworfen hätten, der das Porporising verstärkt und meint, sie sollten das erst mal auf die Reihe kriegen, statt von der FIA eine Änderung der Regeln zu verlangen. Es gab Gerüchte, dass während der Sitzung Teetassen geworfen wurden, aber das ist ausgemachter Mist. Toto zeigte sich zwischenzeitlich recht angeregt, doch das ist normal. Netflix war auch dabei und die Jungs werden heute Abend vermutlich allen Grund zum Feiern haben. Wer weiß, eines Tages wird der Boxkampf zwischen den Teamchefs vielleicht doch noch zur Realität.

19.00 Uhr

Wenn der Fahrer, der mich heute Früh zur Rennstrecke gebracht hat, mir gesagt hätte, dass Haas im Qualifying die gesamte dritte Reihe der Startaufstellung belegen wird, hätte ich gedacht, er verarscht mich. Nicht, weil ich denke, dass das unmöglich ist, sondern mehr aufgrund der Pechsträhne, die uns zu verfolgen scheint. Wie dem auch sei, das ist genau das, was passiert ist. Kevin qualifizierte sich für P5 und Mick für P6 – unser bisher bestes Qualifying für die beiden Boliden. Ich versuche, nicht zu

euphorisch zu werden, aber das ist schwierig. Die Stimmung im Team ist im Moment ziemlich gut, aber vor uns liegt noch ein weiter Weg.

Sonntag, 19. Juni 2022 – Circuit Gilles Villeneuve, Montreal, Kanada

19.00 Uhr

Möchten Sie wirklich, dass ich Ihnen vom Rennen erzähle? Sie wissen doch, wie es gelaufen ist. Zwingen Sie mich nicht! Okay, Sie haben gewonnen. Beide Fahrer legten einen guten Start hin und in den ersten beiden Kurven konnten sie ihre Positionen gut halten. In Kurve drei wurde Kevin übermütig und beschloss, Hamilton anzugreifen. Selbst wenn er es geschafft hätte, ihn zu überholen, hätte Hamilton sich seine Positionen zurückgeholt, denn der Mercedes ist das stärkere Auto und hat ein besseres Renntempo. Er schaffte es aber ohnehin nicht, ihn zu überholen. Stattdessen touchierte er während des Manövers Hamilton und somit war das Rennen für ihn gelaufen. Was für eine dämliche Entscheidung, vor allem so früh im Rennen! Ich glaube, am Ende des Rennens wurde er 17.

Auch Mick hatte einen wirklich schlechten Nachmittag, wobei es in seinem Fall nicht selbst verschuldet war. Bis Runde 18 lief es gut für ihn und dann streikte sein Triebwerk. Das einzig Gute? Dieses Wochenende war sein bisher bestes. Wenn er nicht hätte aufgeben müssen, hätte er vermutlich Punkte geholt. Nach derzeitigem Stand haben wir in den letzten sieben Rennen gerade einmal zwei Punkte geholt. Ein bisshen Glück wäre zur Abwechslung wirklich angbracht, verdammt noch mal!

Mittwoch, 22. Juni 2022 – Castello Steiner, Norditalien

So gerne ich auch Zeit in Italien verbringe, habe ich doch kein Büro dort, was bedeutet, dass ich im Wohnzimmer arbeiten muss, wo ich nichts auf die Reihe bringe. Ich muss dauernd telefonieren und das kann ganz schön intensiv werden. Wenn andere Leute, speziell Greta, da sind, lenkt mich das zu sehr ab. Sie ist erst 13 und in ihrer Gegenwart muss ich den aufgeblasenen Günther etwas herunterfahren. Wenn sie eine Freundin zu Besuch hat, sogar noch mehr.

Der Architekt, der mein Büro entwerfen sollte, war um halb neun da – mitten in der Nacht für Leute wie ihn. Es hätte schon vor Monaten alles unter Dach und Fach gebracht werden sollen, aber er scheint sich im Dauerurlaub zu befinden. Ich sagte ihm: „Ehrlich jetzt, das hätte schon vor Monaten erledigt sein sollen.“ Jetzt will niemand mehr arbeiten, denn jetzt sind auch alle anderen im Urlaub. Halleluja, ich klinge wie ein alter mürrischer Mann. Wie Sie sehen, fängt mein Tag richtig gut an.

Später fliege ich nach England und mein erster Stopp dort ist im Werk in Banbury. Ich habe jede Menge Sitzungen anberaumt und es ist gut, die Leute dort wiederzusehen. Ich habe ja bereits erwähnt, dass es für mich nicht immer einfach ist, dort vorbeizuschauen, deshalb freue ich mich umso mehr, wenn ich den Leuten vor Ort im Weg umgehen und sie von der Arbeit abhalten kann.

Nächsten Dienstag veranstalten wir einen Familientag für das dortige Team. Solche Dinge sind enorm wichtig, nicht nur, weil sie der Belegschaft eine Möglichkeit bieten, in einem gesellige Rahmen zusammenzukommen und ihren Familien zu zeigen, womit sie ihren Unterhalt verdienen, sondern auch als Zeichen unseres Danks und unserer Anerkennung. Vor Covid haben wir jedes Jahr einen solchen Tag veranstaltet und 2021, als die Dinge langsam zur Normalität zurückkehrten, beschlossen wir, stattdessen eine Weihnachtsfeier zu organisieren. Wir mussten die Feier aber in letzter Minute aufgrund steigender Covid-Fallzahlen absagen. Es ist daher wirklich schön, dass wir jetzt endlich wieder etwas auf die Beine stellen können. Die Jungs vor Ort haben einiges in petto und Kevin und Mick werden auch vorbei schauen, sodass es sicher ein guter Tag wird.

Silverstone ist ein spezielles Rennen, da sind sich fast alle in der F1 einig. Sicher möchte das Publikum auch Spaß haben, aber sie alle wissen

ausreichend über Motorsport Bescheid und sind sehr enthusiastisch. Ich habe keine Ahnung, mit wie vielen Fans ich mich dort jedes Jahr unterhalte – vermutlich mit Hunderten – aber es macht mir immer großen Spaß. Manchmal beschämen sie mich auch mit ihrem umfangreichen Wissen. Einige der Fans wissen mehr als ich, das ist sicher.

Aber nicht nur die Fans dort sorgen für eine gute Stimmung, sondern auch die Organisatoren. In Anbetracht der Geschichte von Silverstone und des britischen Grand Prix wäre es nicht wirklich verwunderlich, wenn sie sich zu sehr auf die Vergangenheit konzentrieren und die Gegenwart ignorieren würden. Das ist aber nicht der Fall. Sie respektieren die Vergangenheit, aber ihr Fokus liegt auf der Gegenwart und der Zukunft. Als Motorsport-Fan freue ich mich immer auf die Rennen und das Rahmenprogramm dort.

Ich wollte eigentlich etwas darüber schreiben, wie es uns beim Grand Prix wohl ergehen wird, aber ich kann nicht so weit vorausdenken! Außerdem würde ich dann vielleicht das Schicksal herausfordern, daher halte ich lieber meinen Mund.

Donnerstag, 30. Juni 2022 – Silverstone Circuit, Northamptonshire, Großbritannien

17.00 Uhr

Ich muss mich heute mit mindestens hundert Zuschauern unterhalten haben. Diese Typen sind großartig, ehrlich! Ich mag es, mich mit Leuten zu unterhalten, die gerne über die Formel 1 von heute reden, aber wenn sie dann über die Geschichte des Sports zu reden anfangen, dann wird es erst so richtig spannend. Ich würde nicht behaupten, dass ich ein F1-Streber bin, aber ich bin definitiv ein Enthusiast. Der Unterschied zwischen Silverstone

und den anderen Rennen ist der, dass manchmal ich derjenige bin, der die Zuschauer nach Infos fragt – nicht umgekehrt. Es ist verrückt.

Freitag, 1. Juli 2022 – Silverstone Circuit, Northamptonshire, Großbritannien

8.00 Uhr

Was zum Teufel ist mit Bernie los? Ich habe gerade ein Interview mit ihm im Fernsehen gesehen und als er gefragt wurde, ob er nach wie vor mit Putin befreundet sei, meinte er, er würde für ihn eine Kugel abfangen. Das kann doch nicht sein Ernst sein?! Er sagte außerdem, dass Wladimir Putin eine erstklassige Persönlichkeit sei. Du bist ein 91-jähriger Milliardär, Bernie. Geh und kauf dir eine Insel oder sonst was!

15.00 Uhr

FP1 war für alle eine Pleite und nur zehn Teams haben Rundenzeiten aufgezeichnet. FP2 lief allerdings recht gut für uns. Wir absolvierten nicht nur alle Runden, sondern haben auch unsere Arbeit erledigt und wissen, was wir für morgen zu tun haben. Bin ich etwa leicht zuversichtlich? Ja, das kann man so sagen.

Samstag, 2. Juli 2022 – Silverstone Circuit, Northamptonshire, Großbritannien

7.00 Uhr

Ich habe letzte Nacht nicht sonderlich gut geschlafen. Ich kann nicht genau sagen, weshalb, aber irgendwie fühlt es sich so an, als würde viel von diesem Rennen abhängen. Es ist nicht so, dass Gene mich unter Druck setzt oder so, aber ich habe ein eigenartiges Gefühl. Sicher, er ist frustriert, aber er weiß auch, dass wir alles geben, um die Kehrtwende zu schaffen. Am Ende des Tages müssen wir jedoch der Tatsache ins Auge sehen, dass Haas in sieben Rennen gerade einmal zwei Punkte geschafft hat. Als Teamchef bin ich verantwortlich, aber ich glaube, der Druck, den ich im Moment spüre, ist eher selbst verursacht. Ich frage mich laufend, ob ich nicht mehr tun könnte, um die Situation zu verbessern, aber mir fällt nichts ein. Ist es wirklich nur Pech? Ich weiß es nicht. Da ich derjenige mit dem Zepter in der Hand bin, wendet sich das Team in schlechten Zeiten an mich und um ehrlich zu sein, gehen mir schön langsam die Ideen aus.

Und schon habe ich mich selbst in Panik versetzt – so schnell geht das. Gestern war doch alles okay und noch haben wir eine Chance, oder?

22.00 Uhr

Kevin hat sich als 17. und Mick als 19. qualifiziert. Ich weiß nicht, was ich sagen soll. Das alles erinnert mich zu sehr an 2021. Jeder scheint nach diesem Ergebnis ziemlich niedergeschlagen zu sein, von der Belegschaft im Gästezelt angefangen bis zu den Jungs in der Garage. Nicht nur ein bisschen niedergeschlagen, sondern so richtig. Woche für Woche hören sie uns darüber reden, was für einen tollen Wagen wir doch hätten und Woche für Woche werden sie Zeuge, wie wir erneut versagen. In einem kleinen Team kann man jede Stimmungsschwankung spüren. Ein Hoch wird von allen enthusiastisch begrüßt, aber wenn es ein Tief gibt, dann ist es wirklich tief. Man kann sich nirgends verstecken. Ich wollte eigentlich mit dem Team sprechen und versuchen, sie aufzumuntern und zu motivieren, aber sie haben meine Sprüche schon oft genug gehört. Irgendwann reichen Worte allein nicht mehr aus, um jemanden zu motivieren. Das einzige, was unser Team im Moment noch motivieren kann, sind Punkte und gute Resultate.

Sonntag, 3. Juli 2022 –
Silverstone, Northamptonshire, Großbritannien

19.00 Uhr

DOPPELT GEPUNKTET, WER SAGT'S DENN! Nach fünf punktlosen Rennen und dem versauten Qualifying von gestern haben wir heute plötzlich gleich doppelt gepunktet. Ich bin immer noch schockiert. Dabei ist es nicht mal so, dass uns die Punkte in den Schoß gefallen wären. Wir mussten hart arbeiten und um jeden einzelnen Punkt kämpfen. Das Wagentempo war gut, die Strategien waren die richtigen und die Fahrer waren in guter Form. Mick hat sich gegen Ende des Rennens sogar ein richtig spannendes Duell mit Verstappen geliefert. Ich hatte ein bisschen Sorge, dass er in der letzten Kurve irgendwas Dummes anstellen würde, hat er aber nicht. Er blieb vernünftig. Zumindest hat Mick jetzt einige Punkte und er ist ein wirklich gutes Rennen gefahren. Das freut mich für ihn.

Der erste, den ich nach dem Rennen anrief, war natürlich Gene. Irgendjemand hat mich mal gefragt, wie Gene Haas seiner Freude Ausdruck verleiht und ich habe bis heute keine Antwort darauf. Er ist ein typischer Kalifornier – er wird weder sehr emotional noch zeigt er irgendwelche Gemütsregungen. Das ist übrigens keine Kritik. Er ist, wie er ist. Anfangs habe ich versucht, zu verstehen, wie Gene tickt und da habe ich schnell herausgefunden, dass er eben sehr ruhig und gelassen ist. Als ich ihn über das heutige Ergebnis unterrichtete, war das erste, was er sagte: „Und wann landen wir auf dem Podest?" Ich antwortete: „Schau, ich bin einfach nur froh, dass wir das Pech hinter uns gelassen haben, zumindest vorerst, wie es scheint. Ein Schritt nach dem anderen, Gene!" Er hat es aber ernst gemeint. Gene Haas ist ein sehr fokussierter und ehrgeiziger Mensch.

Unsere größte Herausforderung ist es jetzt offensichtlich, unsere Form beizubehalten und nächstes Wochenende in Österreich weitere Punkte zu holen. Nicht nur Gene erwartet das, sondern ich auch. Außerdem steht an dem Wochenende ein weiteres Sprintrennen an, was unsere Chancen verdoppelt. Vielleicht wendet sich das Blatt ja wirklich? Ich hoffe es!

Donnerstag, 7. Juli 2022 –
Team-Hotel, Spielberg, Österreich

21.00 Uhr

Obwohl es das zweite Rennwochenende in Folge ist, ist jeder im Haas-Team voller Energie. Wir sind offensichtlich mit jeglichen Punkten zufrieden, aber wenn wir dann noch doppelt punkten, ist das ein echter Energieschub. Beide Seiten der Garage haben etwas zu feiern und es wäre fantastisch, wenn wir dieses Ereignis hier wiederholen könnten. Und da Gene für das Rennen einfliegen wird, hoffe ich umso mehr darauf.

Ich habe vorher auf Teams ein Interview zum Thema Sprintrennen gegeben. Ich weiß, nicht alle sind meiner Meinung, aber mir gefällt das Konzept. Die Zuschauer mögen spannende Wettkämpfe und wenn wir am Freitag, Samstag und Sonntag drei aufeinanderfolgende Rennen bieten können, dann freut sie das natürlich. Das Feedback zu den Sprintrennen im letzten Jahr war gut – und jenes zum bisher einzigen Sprintrennen dieser Saison sogar noch besser. Als einzige Änderung würde ich allerdings die FP2 an einem Samstag weglassen, sie ist unsinnig. Die Ingenieure finden es toll, aber am Ende des Tages finden die Rennen ja nicht für sie statt. Die Rennen finden für die Zuschauer statt und die finden es langweilig. Wie wäre es stattdessen mit einer zweiten Qualifying-Session am Sonntag? Ich habe das bereits mit Stefano diskutiert und er findet die Idee gut. Falls es nicht funktioniert, können wir immer wieder eine Kehrtwende machen. Man sollte sich nie scheuen, zu Bewährtem zurückzukehren, wenn es denn sein muss. Wichtig ist, dass man vorher Neues ausprobiert und ihm eine Chance gibt. Ich glaube, wir könnten in einer Saison acht bis maximal zehn Sprintrennen fahren. Es dürfen auf keinen Fall mehr sein. Wir müssten auch auf die Reihenfolge achten, sie eventuell als Anreiz nutzen. Falls ein Organisator in einem der Länder einen guten Job macht und zusätzliche Sponsoren oder Ähnliches bringt, könnte man ihn mit einem Sprintrennen belohnen. Es ist ein weiterer Anreiz, den wir weise nutzen sollten.

Wie dem auch sei, morgen steht ein Qualifying bevor, daher sollte ich jetzt ins Bett.

Freitag, 8. Juli 2022 – Red Bull Ring, Spielberg, Österreich

14.00 Uhr

Ich musste vorhin an einer Sitzung mit der F1-Kommission teilnehmen und als wir fertig waren, hatte FP1 bereits begonnen. „Gibt's was zu berichten, Jungs?", fragte ich. „Nein", kam die Antwort. „Es läuft alles nach Plan." Jeder in der Garage war sehr entspannt und beide Fahrer befanden sich unter den Top Ten. Zuletzt hatten wir in FP1 immer zu kämpfen, daher hatte ich eine eher hektische Atmosphäre erwartet. So gefällt es mir aber viel besser!

18.00 Uhr

Das Qualifying war wie eine Verlängerung der FP1. Alle waren sehr ruhig und entspannt und bevor ich wusste, wie mir geschah, hatten beide Wagen Q3 erreicht. Kevin qualifizierte sich als Sechster und Mick als Siebter. Ich dachte, *Was zum Teufel ist hier los?* Zuletzt hatten wir uns 2019 in einer derartigen Situation befunden und um ehrlich zu sein, erschien das fast zu einfach. Aber wie sage ich immer? Schlecht zu sein erfordert mehr Arbeit als gut zu sein.

Samstag, 9. Juli 2022 – Red Bull Ring, Spielberg, Österreich

17.00 Uhr

Was für ein Nachmittag. Und was für ein Rennen! Die Fahrer haben den Fans definitiv eine großartige Show geliefert. Es bestand die Gefahr, dass Mick und Kevin von Anfang duellieren würden, daher lud ich sie zum Gespräch und machte ihnen klar, dass nicht sie, sondern wir entscheiden, wer von beiden der Schnellere ist. Wir hatten schließlich auch die Daten, um unsere Entscheidung zu begründen. Wenn zwei Boliden aus demselben Team einander in drei DRS-Zonen ein Rennen liefern, wird der Hintermann immer glauben, er sei schneller und das wird er auch ständig über Funk kundtun. Wenn der Hintermann nur auf den Geraden schneller ist, macht es keinen Sinn, ihn überholen zu lassen, da er während des Manövers nur Momentum verliert. Anders schaut es aus, wenn er auch in den Kurven schneller ist – dann macht ein Überholmanöver natürlich Sinn.

Und das ist genau das, was während des Rennens passierte, nur dass Mick, der Kevin auf den Fersen war, von Lewis Hamilton gejagt wurde. In dieser Situation mussten wir an das Team denken. Mick wäre vermutlich etwas schneller als Kevin gewesen, aber hätten wir zugelassen, dass er überholt, dann hätte Lewis möglicherweise beide Fahrer hinter sich gelassen und das wiederum hätte uns Punkte gekostet. Für Mick war das schwer zu akzeptieren, aber er musste seine Position halten und schlussendlich überholte ihn Hamilton zwei Runden vor dem Ende des Rennens. Er schaffte es aber nicht, Kevin zu überholen – und das ist zum Teil Micks Verdienst – sodass Team Haas schlussendlich mit zwei Punkten nach Hause ging. Für Mick ist es wirklich bitter, denn er hätte womöglich zwei Punkte geholt, wenn wir einem Überholmanöver zugestimmt hätten. So holte er keinen einzigen Punkt. Andererseits hätte Lewis beide Punkte für sich reklamieren und wir nur einen einzigen holen können. Am Ende des Tages arbeiten wir alle für Haas F1 und das Team hat immer oberste Priorität. Ich habe Mick das im Anschluss erklärt und er zeigte Verständnis. Er ist ein junger, erfolgshungriger Fahrer und wäre er nicht aufgebracht gewesen, hätte mir das Anlass zur Sorge gegeben.

21.00 Uhr

Eines ist sicher: Heute Abend bin ich nicht der Favorit der deutschen F1-Medien, aber ganz ehrlich, bin ich das jemals gewesen? Mick könnte die verdammte Meisterschaft gewinnen und sie würden sich darüber beschweren, dass er nicht genügend Punkte geholt hat. Ich kann verstehen, weshalb sie ihm einen Erfolg wünschen, aber Tatsache ist, Mick Schumacher arbeitet für Haas – nicht anders herum. Er hat Anspruch auf die Unterstützung des Teams und er bekommt sie auch, aber nicht um jeden Preis.

Ich bin etwas besorgt darüber, wie sehr die deutschen Medien Mick beeinflussen könnten. Wie Sie ja bereits wissen, gibt es dort ein oder zwei Leute, die etwas gegen mich haben und wenn Mick jedem Wort, das sie schreiben und sagen, Glauben schenken würde, dann müsste er denken, ich hoffte auf sein Versagen. Das ist ganz klar nicht der Fall, aber es gibt Leute, die das anders sehen. Aufgrund seiner Umstände ist Mick in einer sehr schwierigen Position, um die ich ihn nicht beneide. Der Druck, als Schumacher Erfolg zu haben, muss manchmal schier unerträglich sein. Wenn einige Vertreter der deutschen Medien weniger Mist erfinden würden, wäre es allerdings einfacher für Mick und mich, an einer guten Beziehung zu arbeiten, was Mick wiederum helfen würde, voranzukommen. Sie sind es – und nicht ich – die ihn zurückhalten.

Aber genug davon. Heute haben wir zwei Punkte mehr als gestern und morgen starten wir an siebter und neunter Stelle. Wenn mir das jemand bei meiner Ankunft vor ein paar Tagen angeboten hätte, hätte ich es dankend angenommen.

Forza Haas!

Sonntag, 10. Juli 2022 –
Red Bull Ring, Spielberg, Österreich

16.00 Uhr

Nach dem Rennen habe ich Ausschau nach Sky Sports Deutschland gehalten, aber ich konnte sie nicht finden. Und weshalb konnte ich sie nicht finden? Weil der arme Mick, der keinerlei Unterstützung von Günther erhält, heute Sechster wurde und acht verdammte Punkte holte! Darum.

Wir haben uns in zwei Rennwochenenden von einem Haufen Loser mit einem neunten Rang in der Wertung der Konstrukteursmeisterschaft zu einer Gruppe toller Jungs auf dem siebten Platz gemausert. Das ging so weit, dass sich Gene vorhin sogar zu einem Lächeln hinreißen ließ. Ehrlich – ich habe es mit meinen eigenen Augen gesehen. Ein unglaublicher Moment, den er zunichte gemacht hat, indem er mich fragte, wann wir denn sechste in der Wertung der Konstrukteursmeisterschaft werden würden. Ich sagte ihm, er solle mal halblang machen.

Ich fange wieder an zu träumen. Irgendwann 2018 holte Kevin Punkte in fünf von sechs Rennen und Romain in vier davon. Wenn so etwas passiert, gehen einem alle möglichen Szenarien durch den Kopf – Podestplätze und so weiter. Es ist beinahe so, als würde ein bisher unbekannter Teil deines Gehirns zum Leben erwachen und sagen, *Scheiße, ich kann mich an diese Gedanken erinnern! Kann ich bitte mehr davon haben?* Trotz all dieser Träume ist das, was ich mir wirklich für uns wünsche, die Möglichkeit, auf dem bisher Erreichten aufzubauen und nicht wieder einen Schritt zurückzugehen. Wenn uns das gelingt, bin ich ein glücklicher Mann.

Dienstag, 12. Juli 2022 – Castello Steiner, Norditalien

10.00 Uhr

Von Zeit zu Zeit erhalte ich ganz plötzlich ein erhöhtes Volumen von SMS- und WhatsApp-Nachrichten von Freunden, wo dann irgendetwas in der Art von „Verdammt, was haben die jetzt schon wieder mit dir gemacht?“ zu lesen steht. Sie beziehen sich dabei immer mehr oder weniger

auf dasselbe, nämlich die Tatsache, dass unsere Kreativabteilung wieder einmal mit irgendeiner Idee an die Öffentlichkeit ging, die mich wie einen Idioten aussehen lässt. Gestern war wieder so ein Paradebeispiel, als ich eine Nachricht von einem Freund erhielt, der schrieb: „Du meine Güte, Tom Cruise hat sich aber auch ganz schön gehen lassen!“ Sofort dachte ich, *Oh verdammt, was haben sie jetzt schon wieder angestellt?* Es dauerte auch nicht lange und ich erhielt mindestens zehn weitere Nachrichten mit ähnlichem Inhalt, bevor mir jemand einen Link schickte. Ich weiß gar nicht, wie ich genau erklären soll, was ich gesehen habe, als ich auf den Link klickte. In Kürze kommt der neueste Top-Gun-Film in die Kinos und die Kreativabteilung hatte nichts Besseres zu tun, als das Kinoposter zu überarbeiten – genau wie damals mit *Grand Theft Auto* für das Rennen in Miami. Sie haben Tom Cruise durch mich ersetzt – aber in einer wahnsinnig coolen Version mit Sonnenbrille – und den Titel haben sie von *Top Gun* zu *Top Günth* geändert. Ich hoffe, irgendwo in diesem Buch ist ein Foto dieses Posters abgebildet, denn es ist wirklich gelungen. Online kam es zumindest gut an, wie es scheint. Stuart hat mir eine Reaktion darauf geschickt, die er auf Instagram gefunden hat. Dort hat jemand geschrieben, „Haas-Admin verdienen eine Gehaltserhöhung“. Aber was kommt als nächstes? *The Gunthfather? Raiders of the Lost Gunth? Poltergunth? Gunthfellas? La Dolce Guenther?* Irgendwas mit zwei Beinen halt. Ich bin der Meinung, dass wir eines der besten Teams haben, wenn es um Online-Geschichten geht. Die Jungs in der Abteilung sind echt gut drauf, haben Humor und wissen, was sie tun. Das heißt aber noch lange nicht, dass sie eine Gehaltserhöhung verdient haben.

Montag, 18. Juli 2022 – Steiner Ranch, North Carolina, USA

Die „Silly Season“, wie ich sie nenne, ist zu guter Letzt auf Touren gekommen. Jedes Jahr um etwa dieselbe Zeit, nämlich jetzt, nehmen die

Vertreter jener Fahrer, die zu Saisonende vertragslos sind, Kontakt zu den Teamchefs auf und die Verhandlungen starten von Neuem. Ganz zu schweigen von den Vertretern jener Fahrer, die gerne in die Formel 1 zurück oder überhaupt erst neu starten möchten. Diese Vertreter haben in den letzten Tagen einen Großteil meiner Zeit beansprucht und ich habe jetzt schon mehr als genug davon! Es ist ein notwendiges Übel, schon klar, denn einerseits will man vorbereitet sein, falls ein Fahrer sich dazu entschließt, zu wechseln und andererseits will man sich alle Optionen offenhalten, wenn man selbst der Meinung ist, ein Wechsel würde nicht schaden. Micks Vertrag läuft mit Saisonende aus und es wird nicht lange dauern, bevor seine Jungs an die Tür klopfen, um mehr zu erfahren. Wer weiß, vielleicht hat er aber auch andere Ideen und Vorstellungen. Mit Kevin haben wir einen Mehrjahresvertrag abgeschlossen, was aber nicht heißt, dass er gebunden ist. Er könnte auf die Idee kommen, zu gehen oder auch wir könnten einem Wechsel gegenüber offen sein.

Mick hatte eine Saison als Rookie und eine halbe Saison als Zweitklässler, wie es so schön heißt. Er war auf jeden Fall vielversprechend, aber bis er nicht regelmäßig Punkte einfährt und Kevin herausfordert, reicht mir das nicht. Ich glaube, er denkt, er sei gut genug, um für ein Siegerteam zu fahren, aber meiner Meinung nach liegt noch ein weiter Weg vor ihm, bis er soweit ist. Dieses Jahr werden 22 Rennen gefahren und drei oder vier gute Leistungen sind für kein Formel-1-Team ausreichend, schon gar nicht für ein Siegerteam. In der Formel 1 dreht sich alles um die Weiterentwicklung und als Teamchef darfst du es keinesfalls zulassen, dass dich irgendetwas zurückhält. Dasselbe trifft übrigens auch auf Kevin zu. Nur weil er einen Mehrjahresvertrag und sich bisher recht gut geschlagen hat, bedeutet das noch lange nicht, dass er vor Kritik gefeit ist. Auch er muss in jedem Rennen seine Leistung erbringen und bis jetzt haben wir erst die Halbzeit der Saison erreicht. Wenn ich die „Silly Season“ ignorieren und nicht alle Eventualitäten im Auge behalten würde, dann wäre ich falsch in meinem Job. So einfach ist das.

Es gibt gute Neuigkeiten hinsichtlich Team Haas: Wir machen Fortschritte, was den neuen Titelsponsor angeht. Ich kann noch nicht zu viel verraten, aber hoffentlich können wir in den nächsten paar Wochen den

Vertrag unterzeichnen. Wenn alles so läuft wie geplant, dann haben wir einen perfekten Partner gefunden, es heißt also Daumen halten.

Wie dem auch sei, ich sollte meinen Flieger nicht verpassen. Ich werde die nächsten paar Tage mit Sitzungen über Gott und die Welt in Großbritannien beschäftigt sein und dann geht's zum Grand Prix nach Frankreich. *Au revoir, mes amis*.

Freitag, 22. Juli 2022 – Circuit Paul Ricard, Le Castellet, Frankreich

10.00 Uhr

Das Wetter ist momentan einfach fantastisch. Keine Wolke am Himmel. Laut Vorhersagen erreichen die Temperaturen an der Rennstrecke später 60 Grad – bin ich froh, dass ich kein Fahrer bin! Seit ich angekommen bin, wurde ich mit Fragen zum Wochenende in Österreich bombardiert. Eine starke Leistung im Training, Q3 für beide Wagen im Qualifying, im Sprint gepunktet, im Grand Prix doppelt gepunktet. Ich nehme an, das ist eine gute Geschichte. Ich wurde gefragt, ob es ein perfektes Wochenende war. Ich glaube, meine Antwort war, „fast". Egal, wer du bist – Perfektion wird nur erreicht, wenn du gewinnst. Worauf ich aber immer wieder hinweise, ist, dass weder Österreich noch Silverstone eine Art Wunder war. Wir waren erfolgreich, weil wir einen guten Boliden haben und weil alle ihre jeweiligen Jobs gut gemacht haben. Wir bewegen uns hier nicht außerhalb unserer Komfortzone. Wir sind, wo wir sind, weil wir es uns verdient haben. Die Frage, die jetzt jeden – mich, Gene, das Team, die Medien – interessiert, ist, ob wir unsere Position beibehalten können. Ich will es doch hoffen! Erfolg ist wirklich eine Sache, die süchtig machen kann.

16.00 Uhr

Das freie Training war gut genug, es gibt also nichts Großartiges zu berichten. Wir hatten auch keine besonderen Probleme und das ist immerhin das Wichtigste. Beide Fahrer sind happy. Ihnen ist heiß, aber sie sind happy. Auch das ist wichtig für einen Start, wie wir uns das vorgestellt haben. Und jetzt ab ins Bett.

Samstag, 23. Juli 2022 – Circuit Paul Ricard, Le Castellet, Frankreich

5 p.m.

So ein Mist! Das Glück hat mich dieses Wochenende nicht nur verlassen, sondern mich dazu auch noch anständig verhöhnt. Frustrierender geht es kaum mehr. Kevin qualifizierte sich zwar als Achter in Q2, aber dann musste sein Triebwerk ausgetauscht werden. So kam es, dass er sein Limit an in der Antriebseinheit – oder der sogenannten Power Unit – zugelassenen Elementen überschritt und in der Startaufstellung ganz hinten landete. Mick hat es nicht über Q1 hinaus geschafft, seine schnellste Runde der Session wurde nämlich gestrichen, nachdem er sich bei Kurve 3 nicht an die Streckenbegrenzung hielt. Das wiederum bedeutet, dass er als 19. starten wird. Die Ironie dabei ist, dass Kevin sich bereits für Q3 qualifiziert hatte und nicht mehr raus musste, doch dann wurde ein Triebwerkswechsel erforderlich. Schuld daran ist niemand, es ist einfach nur Pech. Andererseits ist der Wagen definitiv schnell genug, um uns in der Startaufstellung weiter nach vorne und möglicherweise sogar einige Punkte zu bringen. Das Glück mag sich verabschiedet haben, aber mein Optimismus ist geblieben.

Sonntag, 24. Juli 2022 – Circuit Paul Ricard, Le Castellet, Frankreich

18.00 Uhr

Heute war wie gestern – ein beschissener Nachmittag, aber zumindest nicht ohne Hoffnungsschimmer. Kevin war in Topform und kämpfte sich von Position 20 in der Startaufstellung in kürzester Zeit auf den zwölften Rang vor. Dann kam das Safety Car raus und alles ging den Bach runter. Mit Ausnahme von Kevin und Mick fuhr jeder Bolide mit einer sogenannten One-Stop-Strategie und als das Safety Car auf die Strecke kam, erhielten alle einen freien Stopp. Danach touchierte Zhou Mick, der eine Drehung hinlegte und sich davon nie wirklich erholte. Kevin hingegen ist mit Latifi kollidiert, was das Aus für ihn bedeutete. Und was war positiv? Nun, der Wagen hat wieder einmal unter Beweis gestellt, dass er schnell ist. Wir müssen uns jetzt nur neu aufstellen und auf eine Rückkehr des Glücks hoffen.

Donnerstag, 28. Juli 2022 – Team-Hotel, Mogyoród, Ungarn

Ich bin nicht sicher, ob irgendwelche Gerüchte die Runde machen, aber diese Woche habe ich wieder einmal viel Zuwendung von diversen Fahrern und ihren Vertretern erhalten. Lustigerweise haben Gene und ich mittlerweile ernsthafte Gespräche über die Fahrersituation für nächstes Jahr geführt. Wer weiß, vielleicht haben die Fahrer und ihre Vertreter ja hellseherische Fähigkeiten? Wir können allerdings noch keine Entscheidung treffen. Wir möchten Mick so viele Möglichkeiten wie möglich geben, sich zu beweisen und aktuell ist unser Fazit noch ausständig. Zudem müssen wir wissen, wer im nächsten Jahr alles verfügbar sein wird. Bis jetzt ist die Liste kurz. Unser Zuwarten hat aber auch politische beziehungsweise taktische Gründe: Man muss aufpassen, dass man nicht zwischen die Fronten gerät und daher ist es besser, sich so lange wie möglich bedeckt zu halten.

Was ich mittlerweile allerdings verraten darf, ist, dass wir einen Favoriten für den Titelsponsor haben. Bis gestern noch gab es zwei Kandidaten, aber derjenige, der das größte Interesse zu haben scheint, kam heute noch einmal auf uns zu und hat sein Angebot erhöht. Ohne dem anderen Kandidaten zu nahe treten zu wollen, unser Favorit ist ein amerikanisches Unternehmen (wie ich ja bereits erwähnt habe) und wirklich darauf erpicht, mit uns zu arbeiten. Abgesehen von den Leistungen, die wir dieses Jahr mit dem Wagen erreicht haben, ist das eine echte Bestätigung dafür, dass wir die richtigen Entscheidungen getroffen haben. Die Vertragsunterzeichnung ist quasi in Reichweite, es ist also ziemlich konkret.

Freitag, 29. Juli 2022 – Hungaroring, Mogyoród, Ungarn

17.00 Uhr

Ich habe die größten Neuigkeiten dieser Woche in der Formel 1 zu verkünden. Größer als alles, was Mercedes oder Red Bull ankündigen könnten. Sind Sie bereit?

Haas hat ein Upgrade!!

Die Formel 1 kann sich entspannen, unser Upgrade ist da!

Es war ursprünglich eigentlich für Frankreich vorgesehen, aber dann wurde es um eine Woche nach hinten verschoben. Hier wird nur Kevins Wagen damit aufgerüstet, aber wenn die Daten und die Zahlen mit dem Windkanal übereinstimmen, dann bekommen es nach der Sommerpause beide Fahrzeuge.

Wie dem auch sei, nach dem heutigen Training ist klar, dass wir noch einiges an Arbeit vor uns haben, da es während des Trainings einige Probleme mit der Balance gab. Es hat sich nichts großartig verändert und Kevin sagt, dass sich das Fahrzeug mehr oder weniger gleich wie vorher anfühlt. Das Upgrade kann halt auch keine Wunder bewirken. Wir haben lange gebraucht, um den Boliden richtig gut kennenzulernen und zu

verstehen, und mit dem Upgrade wird es nicht anders sein, nur wird sich der Prozess hoffentlich verkürzen.

Samstag, 30. Juli 2022 – Hungaroring, Mogyoród, Ungarn

10.00 Uhr

Das Feedback zu unserem Upgrade, das wir von Haas-externer Seite bekommen haben, war recht unterhaltsam. Uns wurde vorgeworfen, wir würden Ferrari kopieren. Laut Stuart gibt es im Internet sogar Leute, die unseren Boliden einen weißen Ferrari nennen. Sehr einfallsreich! Am Ende des Tages gibt es drei Konzepte: Das Ferrari-Konzept, das Red-Bull-Konzept und das Mercedes-Konzept. Wir stehen Ferrari nahe, also ist es ganz natürlich, dass wir dieses Konzept kopieren. Wir verwenden dasselbe Triebwerk, dasselbe Getriebe, dieselbe Aufhängung. Also ehrlich, weshalb sollten wir irgendetwas anderes kopieren? Immerhin gewinnen Ferraris Boliden ja auch Rennen. Keine Sorge, ich kann Kritik vertragen. Unsere Fahrzeuge mussten sich schon ganz andere Namen und Vorwürfe gefallen lassen, so wie ich selbst übrigens auch. Manchmal sogar zu Recht! Ich bin gespannt, was im Qualifying passiert. Wir haben keine überzogenen Erwartungen. Wie ich bereits gestern erwähnt habe: Upgrades können keine Wunder vollbringen.

16.00 Uhr

Das Qualifying verlief okay. Wir sind recht gut aus Q1 raus gekommen, aber wir hatten einfach nicht das Tempo, um es von Q2 in Q3 zu schaffen. Kevin ist auf P13 und Mick P15. Und jetzt konzentrieren wir uns auf morgen! Wenn wir einen guten Start hinbekommen, gibt es keinen Grund, der dagegen spricht, dass wir Punkte machen. Wir sind hier, um zu kämpfen und genau das haben wir für morgen vor.

Sonntag, 31. Juli 2022 –
Hungaroring, Mogyoród, Ungarn

21.00 Uhr

Wenn ich jetzt sagen würde, was ich wirklich gerade über die FIA denke, dann würde ich eine verdammte Sperre auf Lebenszeit erhalten. Wo fange ich am besten an? Zum Start des Rennens war Kevins Frontflügel nach einer leichten Kollision mit Ricciardo beschädigt – einer wirklich leichten Kollision. Nichts Ernsthaftes und definitiv kein gefährlicher Vorfall. Ocon hat jedoch nichts Besseres zu tun, als sich über Funk zu beschweren und bevor wir es uns versahen, hat man Kevin die schwarz-orange Flagge gezeigt.

Mit der FIA ist eigentlich vereinbart, dass in einer solchen Situation zuerst das Team angerufen und deren Meinung eingeholt wird. Immerhin kommt es während eines Rennens dauernd zu irgendwelchen Schäden und diejenigen, die die Situation am besten beurteilen können, sind immer noch die Mitglieder des betroffenen Teams. Wenn uns die Rennleitung wie abgemacht angerufen hätte, hätten wir ihnen gesagt, dass der Schaden an Kevins Flügel vernachlässigbar sei und dass Kevins Verbleib im Rennen weder für ihn noch für irgendjemand sonst eine Gefahr darstellen würde. Wäre die Rennleitung anderer Meinung gewesen, hätten wir darüber diskutiert und wären zu dem Schluss gekommen, dass ich Recht habe. Mein Punkt ist, dass die Verantwortlichen einfach nach Ocons Pfeife getanzt und Kevin einfach die verdammte Flagge gezeigt haben, ohne uns wie vereinbart anzurufen und nach unserer Meinung zu fragen.

Das Regelwerk sieht vor, dass ein Fahrer, der die rot-orange Flagge bekommt, auf schnellstem Weg in die Box muss. Als Kevin wieder ins Rennen zurückkehrte, nachdem wir seinen Flügel ausgetauscht hatten, befand er sich am Ende des Felds. Hätten wir den Stopp aufgeschoben und versucht, die Rennleitung zu kontaktieren, wäre Kevin disqualifiziert worden – wir hatten also keine Wahl. Wir mussten bis nach dem Rennen warten.

Als ich die Rennleitung nach dem Rennen anrief, bestritten sie, je etwas von dieser Vereinbarung gehört zu haben. „Aber ich habe das verdammte Schreiben!“, sagte ich. „Das Schreiben, das ihr unterzeichnet habt!“ Ich werde ihnen morgen eine Kopie schicken. Der Typ am anderen Ende der Leitung versuchte mir weiszumachen, er hätte gedacht, dass der Flügel abfallen würde – Bullshit. Wir kennen das Design – der Flügel ist mit Zylon festgemacht, er hätte also nie und nimmer abfallen können, denn Zylon ist bruchsicher. Wir hätten den Flügel ohnehin ausgetauscht, da wir Abtrieb verloren, aber den Zeitpunkt hätten wir selbst bestimmt. Kevin war immerhin gut in P13 unterwegs und hatte sehr gute Chancen auf Punkte. Es schaut ganz so aus, als hätte das Glück sich mit unseren Gegnern verbündet.

Und das ist auch nichts Neues. In Kanada, als Kevin Hamilton touchierte, erhielt er die schwarz-orange Flagge – die übrigens auch Spiegelei-Flagge genannt wird – für nichts Schwerwiegenderes als einen Kratzer an seinem Frontflügel. Genau wie diesmal wurde er zu einem frühen Boxenstopp gezwungen, was unsere Strategie total durcheinander brachte. Letztes Jahr in Jeddah hingegen war es okay, Hamilton das verdammte Rennen mit nur dem halben Frontflügel gewinnen zu lassen! Da fehlt doch die Konsistenz! Ich bin echt sauer. Das muss sich ändern!

Aber gut, was kann ich sonst noch sagen? Die Reifen waren in diesem Rennen ein echter Alptraum. Als er zum Austausch des Frontflügel in die Box kam, wechselte Kevin auf eine harte Mischung, und dank der blauen Flaggen, die folgten, kam er nie wirklich in Gang. Mick hatte ein ähnliches Problem. Er beendete das Rennen auf P14 und Kevin auf P16. So wollte ich nicht in die Sommerpause gehen, aber was kann man da schon machen? Diesen Mist kann man weder voraussehen noch einkalkulieren. Jetzt haben wir einen Monat rennfrei. Einen Monat, um uns neu aufzustellen und mit Kampfgeist zurückzukehren.

Hm, wo habe ich das schon mal gehört?

SOMMERPAUSE

Samstag, 6. August 2022 – irgendwo in der schönen Toskana

Kurzes Update aus Günthers Welt: Ich habe mit Gertie und Greta in der Toskana die Sonne genossen. Ich gebe das nicht sehr oft zu, aber am Ende des Ungarn-Wochenendes war ich ziemlich müde und bereit für eine Auszeit. Es ist nicht nur die physische, sondern vor allem auch die mentale Beanspruchung, sodass ein paar Tage ohne Ablenkung genau richtig waren. Aber in den nächsten paar Tagen geht’s wieder los, dann melde ich mich wieder.

Montag, 15. August 2022 – Castello Steiner, Norditalien

So gerne ich mit meiner Familie auch im Urlaub bin, wünsche ich mir doch, die Sommerpause wäre kürzer. Denn man kann alles übertreiben und zu viel des Guten ist auch nicht ideal. Ich verstehe die Idee dahinter, aber mein Ding ist die lange Auszeit nicht. Zum Glück hat mich letzte Woche Stuart angerufen und mich gebeten, am Mittwoch ein Interview zu geben und darauf werde ich mich fast ein bisschen vorbereiten oder zumindest darüber nachdenken müssen, was ich normalerweise bei Interviews nie

mache. Das ist also eine nette Abwechslung. Anscheinend sollen im Interview alle möglichen Dinge, wie Infrastruktur, Nachhaltigkeit, Wettbewerb, Finanzierung und Inklusion angesprochen werden. Als ich das hörte, fragte ich Stuart, ob das eine verdammte Rede zur Lage der Nation werden sollte. „Im Grunde genommen genau das, ja“, war seine Antwort. Also dachte ich, *Wenn ich schon darüber nachdenken muss, was ich sagen soll, dann kann ich es doch gleich hier niederschreiben, oder?* Sie möchten doch nicht etwa behaupten, dass es Sie nicht brennend interessiert, was ich zu diesen Dingen zu sagen habe? Günther Steiner und wie er die Welt sah? Wenn es Sie wirklich nicht interessiert, dann haben Sie Pech gehabt. Wir haben nämlich noch zwei Wochen Zeit bis zum nächsten Rennen und ich muss irgendwas mit meiner Zeit anfangen, also werde ich meine Ansichten mit Ihnen teilen.

Aufgrund der Art und Weise, wie die Formel 1 in den letzten paar Jahren gewachsen ist und wie sich der Umfang mit den Fans und den Medien geändert hat, sind Fragen und Gespräche zu Themen wie Zukunft des Sports, Struktur, Nachhaltigkeit, Finanzierung, Wettbewerb, Regeln und umweltbedingter Druck alltäglich geworden. Persönlich bin ich mehr als einverstanden damit, denn das sind alles Themen, die wir regelmäßig ansprechen und diskutieren sollten. Nicht zuletzt haben sie dem Sport geholfen, ein Gewissen zu entwickeln, das er bis dahin meiner Meinung nach nicht hatte. Ganz zu schweigen von einer Selbsterkenntnis. Man muss die Dinge, die die F1 tut, nicht mehr länger ins Rampenlicht stellen, denn dafür sorgt die F1 mittlerweile schon selber. Sicher, es ist nichts perfekt, aber im Gegensatz zu früher, als Dinge wie Nachhaltigkeit und ein sorgsamer Umgang mit der Umwelt nur Symbolcharakter hatten, sind sie mittlerweile sogar bei der Formel 1 ein Teil unserer Kultur geworden. Ich glaube, früher wurden gewisse Dinge einfach abgehakt, aber als eine der weltweit führenden Sportarten und -veranstaltungen sind wir dazu verpflichtet, als gutes Beispiel voranzugehen und generell bin ich der Meinung, dass wir das ziemlich gut hinkriegen.

Was sagen Sie da? Ob ich das belegen kann? Mit Zahlen und Fakten und so? Lassen Sie es mich versuchen.

Was die Zukunft des Sports anbelangt, würde ich sagen, dass sich die Formel 1 allein dadurch, dass sie zielgerichtet jüngere Fans anspricht, mittel- bis langfristig gut positioniert hat. Solange dieses Konzept beibehalten und es richtig umgesetzt wird, sollte nichts schief gehen. Ich kenne die genauen Zahlen nicht, aber es gibt erkennbare Unterschiede zwischen einem durchschnittlichen Besucher eines F1-Rennens 2001, als ich bei der Formel 1 angefangen habe, und 2022. So gibt es nicht nur deutlich mehr Fans – sie sind zudem auch viel jünger und es sind kommen mehr Frauen zu den Rennen als früher. Das ist alles positiv.

Um ihre mittel- bis langfristige Zukunft wirklich zu sichern, muss die Formel 1 meiner Meinung nach das bisher Erbrachte stabilisieren und verfeinern. Das Wachstum der letzten paar Jahre war irrsinnig und ich kann mir vorstellen, dass es für manch einen an der Führungsspitze verführerisch ist, dieses Wachstum immer weiter zu treiben. Immerhin ist die Formel 1 ein kommerzieller Betrieb und wenn ein kommerzieller Betrieb so rasant wächst, dann möchte man das natürlich nicht aufhalten. Der Sport selbst muss jedoch mit diesem Wachstum mithalten können und das geht nur, indem er einen Schritt zurück macht, um die Geschehnisse zu evaluieren und gegebenenfalls kleine Änderungen vorzunehmen. Und in diesem Verfeinern ist die Formel 1 in den letzten Jahren enorm gut geworden. Immerhin war es immer ein Teil unserer Aufgabe, uns um die Feinheiten zu kümmern, warum also nicht auf andere Bereiche übertragen?

Es ist gut, dass der Dialog zwischen den Teams, der Formel 1, der FIA und allen anderen Interessenvertretern ein fortlaufender ist. Solange das so bleibt, wird es meiner Meinung nach keine Probleme geben. Heutzutage gibt es wirklich keine Ausrede dafür, nicht zu kommunizieren. Die Zeiten, als niemand ein Mobiltelefon oder gar einen Computer hatte, sind längst vorbei. Damals konnte jeder jeden ignorieren. Und das haben wir auch gemacht, sodass wir immer eine Ausrede parat hatten, wenn Dinge nicht erledigt wurden. Ein Mobiltelefon kann hin und wieder ziemlich störend sein, das stimmt, aber es hat auch jede Menge Vorteile. Dazu gehört nicht zuletzt die Möglichkeit, innerhalb weniger Sekunden eine Nachricht an eine einzige Person oder an mehrere Millionen Menschen gleichzeitig übermitteln zu können. Was die Kommunikation innerhalb von Haas

anbelangt, gibt es übrigens drei klar definierte Schritte: Wir diskutieren etwas, wir beschließen, dass ich Recht habe und dann machen wir weiter.

Die Finanzen sind ein Punkt, zu dem ich dieser Tage oft angesprochen werde, speziell seit dem Dilemma mit Uralkali. Die Finanzierung war innerhalb der F1 immer ein heißes Thema, was nicht weiter überraschen dürfte, denn in unserem Sport geht es immerhin um ziemlich viel Geld. Und damit kommen wir schon zu einem Nachteil, den der einfache Zugang zu Mobiltelefonen und Computern mit sich bringt: Es ist viel zu einfach geworden, Falschinformationen zu verbreiten und das kann zu echten Problemen führen. Wenn ich mir so die Zahlen anschaue, die im Internet kursieren, wenn es um die Gehälter der F1-Fahrer geht, dann kann ich oft meinen Augen nicht trauen. Das meiste ist nur Spekulation – so wie ein Großteil des Mists, den ich zu lesen bekomme. Der Vorteil ist, dass online aber auch viel guter Inhalt über die F1 verfügbar ist, sodass es sich ausgleicht. Schauen Sie sich nur den Typen an, der mich auf Twitter verarscht. Können Sie sich eine Welt ohne ihn vorstellen? Ich nicht.

Was die Finanzierung betrifft, befinden wir uns aktuell in einer guten Position. Die Formel 1 ist derzeit stark nachgefragt und wo die Nachfrage groß ist, kommt auch das große Geld ins Spiel. Das Interesse, das wir als Team in dieser Saison nicht nur von potenziellen Sponsoren, sondern auch von Leuten, die in den Sport investieren wollen, erfahren haben, war unglaublich. Ich kann natürlich nicht für die Formel 1 im Allgemeinen sprechen, aber wenn wir großes Interesse erfahren, dann legt das die Vermutung nahe, dass es den anderen ähnlich ergeht.

Die Finanzierung in der Formel 1 ist also momentan zufriedenstellend und das hat nicht zuletzt mit der Budgetdeckelung zu tun. Sie wurde innerhalb von drei Jahren erreicht (seit der letzten kommerziellen Vereinbarung), was eine wirklich unglaubliche Leistung ist. Die größeren Teams waren offensichtlich nicht begeistert, aber was kann man da schon machen? Wenn ein Team einen Vorteil verliert, wird es sich natürlich aufregen, und zwar nicht nur, weil es den Vorteil verloren hat, sondern auch wegen der daraus resultierenden Umstrukturierungen. Da muss man einfach besser werden, das ist alles.

Früher hat fast immer das Team mit dem größten Budget die Meisterschaften gewonnen. Jetzt liegt der Fokus auf Talent und Können sowie einem effektiven Umgang mit dem Budget. Können Sie sich erinnern, was ich über den Grand Prix von Monaco und über Christians Beschwerden hinsichtlich der Ausgaben gesagt habe? Es hat sich herausgestellt, dass sie das Budget deshalb erhöht haben wollten, weil sie es bereits überschritten hatten. Diese verdammte Chancengleichheit kann manchmal echtes Chaos stiften!

Eine Frage, die mir häufig gestellt wird – und die in gewisser Weise auch zum Thema Finanzierung passt – ist, ob wir mehr Teams im Fahrerlager haben sollten oder nicht. Der Grund für diese Frage ist vermutlich, dass Michael Andretti schon seit langer Zeit davon spricht, ein Team aufzustellen und dabei waren einige seiner letzten Kommentare nicht sehr konstruktiv. Ich weiß nicht. Meine Erfahrung hat gezeigt, dass du mit allen Involvierten eine gute Beziehung aufbauen solltest, wenn du in eine bereits erfolgreiche Organisation investieren möchtest. Es hilft, den Leuten an der Spitze zu erzählen, was du nicht alles leisten kannst oder wirst. Das wäre meiner Meinung nach der vernünftigste Weg. Selbst, wenn deine Investition nicht sofort angenommen wird, wäre es doch sicher eine gute Idee, herauszufinden, weshalb sie nicht angenommen wurde, um dann mit einem besseren Angebot zurückzukommen. Die Formel 1 befand sich in einer guten Position, als Michael sich zum ersten Mal äußerte, und jetzt ist sie in einer noch besseren Position. In anderen Worten: Wir befinden uns in einem Verkäufermarkt.

Ich selbst bin der Meinung, wenn jemand beweisen kann, dass er den Umsatz unseres Sports um mindestens fünf Prozent steigern kann, dann sollte man ihm eine Chance geben – warum nicht? Aber wenn jemand nur mitschneiden will, weil es uns gut geht, dann kann er gleich wieder verschwinden. Man muss schon etwas mehr als die eigene Präsenz beisteuern. Die Formel 1 ist sich dessen offenbar durchaus bewusst, was vermutlich der Grund ist, weshalb die zuletzt eingereichten Ansuchen alle abgelehnt wurden.

Als Gene Haas 2014 das Risiko einging, mit mir zusammen ein Team auf die Beine zu stellen, befand sich die Formel 1 in einer ganz anderen

Position. Es ging ihr nicht schlecht, aber sie war weit entfernt von der Popularität, die sie heute genießt. Im Lauf der Jahre hat Gene zahlreiche Millionen Dollar in das Team und den Sport investiert – und das manchmal während ziemlich unsicherer Zeiten. Sorry, sehr unsicherer Zeiten! Warum sollte er diese Investitionen durch ein weiteres Team in der Startaufstellung verwässern lassen, wenn sich dadurch die Dinge nicht verbessern würden? 2015 konnte man das Manor F1-Team für einen Pfund erwerben, aber niemand hatte Interesse. Heutzutage liegt der Ausgangspreis für ein bestehendes F1-Team bei etwa einer halben Milliarde Dollar. Kein Wunder, dass alle ein Stück vom Kuchen haben wollen. Aber wo waren sie vor sieben Jahren?

Auch wenn ich nicht gegen ein neues Team – oder mehrere neue Teams – in der F1 bin, denke ich doch, dass der Status quo ziemlich gut ist. Wann hatte die Formel 1 zuletzt zehn stabile Teams in der Startaufstellung? Ich kann mich nicht erinnern, dass das je der Fall war. Der beste Weg in die Formel 1 derzeit wäre es, ein bestehendes Team zu kaufen. Alles ist käuflich. So viel ist sicher. Es kommt nur auf den Preis an.

Wie dem auch sei, für heute habe ich genug erzählt.

Dienstag, 16. August 2022 – Castello Steiner, Norditalien

Seit der Gründung unseres Team hatte ich eigentlich stets eine gute Beziehung zu unseren Sponsoren. Wie überall ist es aber auch hier so, dass man immer verbesserungswürdige Punkte findet, sobald man die Menschen und das Unternehmen, das einen sponsert, besser kennenlernt. Nicht wenige unserer Sponsoren bitten mich, sie in ihren Büros zu besuchen und ich mache das immer gerne. Ich weiß zwar nie, weshalb sie mich darum bitten, trotzdem fragen sie immer wieder an. Weder mache ich mir für solche Besuche irgendwelche Notizen noch bereite ich eine Rede vor. Ich mache es so wie damals, als Gene und ich die Lizenz beantragten – ich notiere mir

vorab ein paar Punkte und fange dann zu reden an. Manchmal höre ich auch nicht mehr auf, aber das ist ja nicht schlecht, denn zumindest habe ich was zu sagen.

Meine Herangehensweise hat ebenso wie die Formel 1 selbst Fortschritte gemacht und sogar einige Änderungen durchlaufen.

Lassen Sie mich ein Beispiel nennen.

Vor einiger Zeit bat mich einer unserer Sponsoren, vorbeizukommen und für die Belegschaft einen 45-minütigen Vortrag zu halten. „Sicher!“, sagte ich, „das mache ich gerne.“ Ich bekam vier Punkte geschickt, die ich in meinem Vortrag behandeln sollte, aber ich habe vergessen, sie durchzulesen. Am nächsten Tag, ungefähr eine Stunde bevor ich mich auf den Weg zum Vortrag machte, erhielt ich eine E-Mail mit der Bitte, meine Folien zu schicken.

„Meine was?“, fragte ich.

„Deine Folien, Günther. Für deinen Vortrag. Über Nachhaltigkeit?“

„Worüber? Oh Mist!“

Wenn mich Leute bitten, 45 Minuten lang zu reden, dann biete ich ihnen meistens eine Stunde zusätzlich, allerdings unter der Voraussetzung, dass sie mich meinen üblichen Mist erzählen lassen. Das ist das, worin ich gut bin – mit ausreichend Vorbereitungszeit könnte ich vermutlich mein eigenes Festival veranstalten. Güntherstock! Worin ich weniger gut bin, ist es, über spezifische Themen zu sprechen. Na ja ganz so schlimm ist es nun auch wieder nicht. Ich müsste mich aber verdammt noch mal daran erinnern, die entsprechende E-Mail zu lesen.

Ich rief beim Sponsor an und sagte, „Herrschaften, ich glaube, wir haben ein Problem. Ich befürchte, ich habe es verabsäumt, mich vorzubereiten, was wohl heißt, dass ich nicht viel zu sagen habe.“ „Ist schon okay“, sagten sie. „Wir finden jemanden, der dir Fragen stellen wird und machen statt des Vortrags eine Diskussionsrunde.“

Schlechte Idee! Es gibt nur eine Situation, in der ich noch mehr reden kann als wenn ich alleine vorne stehe, nämlich, wenn ich einen Gegenpart habe, der mir Fragen stellt. Zum Glück wusste dieser Gegenpart, wann er aufhören musste und so kam das Publikum mit nur ungefähr einer Stunde davon. Das Glück ist mit den Dummen!

Wie dem auch sei, diese Anekdote stellt eine gelungene Überleitung zum Thema Nachhaltigkeit dar, in dem ich seit eben jener Diskussion ein echter Experte bin. Ganz im Ernst: Das ist ein Thema, das uns alle etwas angeht. Ebenso wie Inklusion sind auch Nachhaltigkeit und Umwelt in unserem Alltag allgegenwärtig geworden und müssen überall mit einbezogen werden.

Das erste, was ich zu dieser Sache sagen möchte, ist, dass sie jeden Einzelnen von uns betrifft. Seitdem ich mir der Bedeutung von Nachhaltigkeit und Umweltschutz bewusster geworden bin, achte ich mehr auf mein eigenes Tun und Handeln und ich versuche laufend, achtsamer zu werden. Und das ist jetzt nicht irgendwelcher Mist oder eine Firmenphilosophie, die mir von Stuart eingetrichtert wurde, sondern das sind meine eigenen – ernst gemeinten – Worte. Es hilft, dass ich eine Tochter im Teenageralter habe. Solche Sachen sind jungen Menschen bereits in Fleisch und Blut übergegangen und zum Glück weisen sie uns den Weg.

Auch die Formel 1 muss mit gutem Beispiel vorangehen. Bei Haas nehmen wir Umweltschutz und Nachhaltigkeit sehr, sehr ernst. Wir haben auch keine andere Möglichkeit, wo ich jetzt doch ein Experte in diesen Themen bin! Wir arbeiten an unserer „Three Star Environmental Accreditation“ durch die FIA, was eine Anerkennung der Tatsache ist, dass wir sowohl Nachhaltigkeit als auch Umweltschutz in unserem Tun und Handeln berücksichtigen. Ich glaube, das gilt mittlerweile nicht nur für jedes Team, sondern selbst an der Rennstrecke.

Nehmen wir zum Beispiel das Thema Frachtgut. Wir haben bereits vor einer Weile damit angefangen, uns verschiedene Transportmethoden zur Verschiffung unserer Ausrüstung rund um den Globus anzusehen und recht schnell begriffen, dass es Sinn macht, wenn wir es auf dem Seeweg schicken, anstatt alles per Transportflugzeug zu verschicken. Es hat sich herausgestellt, dass der Seeweg nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch kostengünstiger ist. Zudem bedeuten weniger Ausgaben bei der Logistik, dass wir mehr Geld im nachgeschalteten Bereich zur Verfügung haben.

Insgesamt soll die Formel 1 bis 2030 ihre CO2-Bilanz auf null bringen. Es wird nicht einfach sein, aber jedes Team und jede Strecke im

Rennkalender arbeitet an demselben Ziel und wenn einer nicht mitzieht, wissen alle anderen Bescheid. Und das ist das, was ich meine, wenn ich davon rede, dass es Teil unserer Kultur werden muss. Sie können davon ausgehen, dass das in irgendeine Art von Wettbewerb ausarten wird. Mercedes wird sich nicht von Red Bull und Ferrari übertreffen lassen wollen und umgekehrt wird es genauso sein – eigentlich eine perfekte Ausgangslage, zumindest wenn es darum geht, mit gutem Beispiel voranzugehen. Überlegen Sie nur einmal: Indem man zehn Formel 1-Teams bittet, ihre CO2-Bilanz auf null zu bringen, gibt man zugleich den Startschuss für einen Wettkampf, den jedes der Teams gewinnen könnte. Welches Team auch immer gewinnt, darf sich mit seiner Leistung brüsten und erhält einen Haufen guter PR. Daran ist nichts auszusetzen, oder?

Die sogenannte „Net Zero Initiative“ sieht auch Änderungen an den Rennwagen vor. Bis 2026 werden 50 Prozent der Triebwerke mit Verbrennungsmotoren und die anderen 50 Prozent mit Elektrizität betrieben. Die Fahrzeuge werden weniger Abtrieb haben, aber auch das betrifft alle gleichermaßen. Manchmal muss man sich anpassen, um das Richtige zu tun, und die Formel 1 ist darin ziemlich gut, zumindest von einem technischen Standpunkt aus betrachtet.

Es wird interessant, zu sehen, wie das die Formel E beeinflussen wird. Je näher die Formel 1 dem Ziel, CO2-neutral zu sein, kommt, desto weniger Bedarf wird es doch sicher an so etwas wie der Formel E geben? Ich kann mich natürlich irren. Ich bin der Meinung, dass die Formel E gute Arbeit geleistet hat, indem sie die Menschen auf die Herausforderungen, die uns bevorstehen, aufmerksam gemacht hat. Reicht das aber als Existenzberechtigung aus? Die Formel 1 hat ein Level erreicht, wo sie fast unantastbar geworden ist. Der Sport hat einfach eine riesige Zugkraft. Dabei wissen wir nicht, ob Elektrizität eine Zukunft hat. Sie wird sicher Teil der Zukunft sein, aber im Moment werden zahlreiche Technologien entwickelt (viele davon mit der Formel 1) und es macht daher wenig Sinn, alles auf eine technologische Karte zu setzen – finde ich zumindest. Wenn ich aktuell tippen müsste, würde ich sagen, dass die Zukunft des Motorsports nicht in der Formel E liegt. In der Formel E herrscht zudem ein

reges Kommen und Gehen. Audi ist der prominenteste Fall: Sie verlassen die Formel E, um zur Formel 1 zu wechseln. Was sagt uns das? Na eben.

Und zu guter Letzt – und es tut mir leid, wenn ich da Salz in eine Wunde streue – aber die E-Boliden klingen wie verdammte Nähmaschinen und die Reifen klingen wie Turnschuhe während eines Basketball-Spiels, was mir extremst auf die Nerven geht! Wie ich mein Glück kenne, liege ich komplett falsch und in zehn Jahren stehe ich ohne Job da und muss so tun, als hätte ich nie was gesagt.

Es war ein wichtiger Schritt, die Rennstrecken in die CO2-Neutralitiätsinitiative mit einzubeziehen, glaube ich. Sicher, die Teams fahren das ganze Jahr lang, aber denken Sie nur einmal darüber nach, was es alles braucht, um einen Grand Prix auf die Beine zu stellen, ganz zu schweigen von den 300.000 bis 400.000 Zuschauern, die an einem Wochenende zur Strecke pilgern. Denken Sie an die dafür erforderliche Logistik oder an den Bedarf in Sachen Recycling, den ein solches Wochenende nach sich zieht.

Abgesehen davon, dass wir unsere Emissionen reduzieren, das Recycling verbessern und unseren Abfall reduzieren möchten, ist die hauptsächliche Triebfeder hinter all den Punkten, die ich soeben angesprochen habe, mit gutem Beispiel voranzugehen. Wenn ein Zuschauer sieht, die F1 macht’s richtig, dann wird er sich denken, das kriege ich auch hin. Selbst alte Säcke, wie ich einer bin, können das auf die Reihe kriegen. Ich versuche mittlerweile, kein Wasser in Plastikflaschen mehr zu kaufen und selbst wenn ich in meinen Shorts und Sandalen wie ein Penner zum Supermarkt gehe, stelle ich sicher, dass ich keine Plastiktüten verwende. Der Grund für dieses neu erwachte Bewusstsein liegt vor allem in den Vorgängen in unserem Sport. Es gibt keinen Spielraum für Diskussionen mehr. Es ist mittlerweile ganz einfach ein Teil von uns und allem, was wir tun.

Das nächste Thema, über das ich sprechen möchte, ist Inklusivität, was gerade momentan eine ziemlich hohe Priorität hat. Ich erwähnte vorhin, dass die Budgetdeckelung uns dazu zwingen wird, uns auf Talente statt nur auf das Geld zu konzentrieren – und zwar flächendeckend, so sehe ich das zumindest. Die Formel 1 hat den Ruf, recht elitär zu sein und das ist etwas,

das sich meiner Meinung nach ändern muss – und zwar nicht nur, was Inklusivität, sondern auch was Talente anbelangt. Je mehr Menschen auf Einstiegsniveau Motorsport betreiben, desto größer stehen immerhin die Chancen, den nächsten Lewis Hamilton oder Max Verstappen zu finden. Das kommt aber einem Dilemma gleich, denn der Motorsport ist nun mal eine teure Geschichte, ganz egal auf welchem Level. Es ist nicht wie beim Fußball, wo du einfach nur einen Ball brauchst. Da der Sport außerdem gerade so extrem populär ist, besteht die Gefahr von zu viel Andrang. Es geht wie immer darum, die richtige Balance zu finden. Die Öffentlichkeit will teilhaben, wir wollen das nächste Supertalent entdecken, aber wer soll das alles bezahlen? Es ist immer dieselbe Geschichte. Es wird sich zwar nichts über Nacht ändern, aber zumindest werden weltweit Initiativen angestoßen, die Dinge wie Karting zugänglicher machen sollen. Ich bin recht optimistisch, was das angeht, und auch wenn wir uns noch mehr öffnen müssen, damit jemand mit Talent und Ehrgeiz es auch schaffen kann. Ich mag da ein bisschen naiv sein, aber so sehe ich die Dinge nun einmal.

Die Frage, die mir in Bezug auf Inklusivität am häufigsten gestellt wird, ist, warum nicht mehr Farbige und nicht mehr Frauen in der Formel 1 arbeiten. Im Moment ist meine Antwort, dass es einfach keine gibt, was der Wahrheit entspricht. Die Formel 1 und der Motorsport im Allgemeinen müssen mehr unternehmen, um zu zeigen, wer aller dort arbeiten kann und die Wahrnehmung junger Fahrer und junger Menschen ganz allgemein zu ändern. Noch wichtiger ist es, aufzuzeigen, welche Leute wir im Motorsport arbeiten sehen *wollen*. Wenn Frauen oder Farbige bei uns arbeiten, werden sie von niemandem komisch angeschaut – das Problem ist also kein internes. Wie ich schon gesagt habe, geht es um die Wahrnehmung. Es liegt allerdings am Motorsport, dieses Problem zu lösen, das ist ganz klar.

Wir als Team und ich als Einzelperson haben nie jemanden aufgrund von Hautfarbe oder Geschlecht bevorzugt oder benachteiligt. Es ist mir völlig egal, wer du bist – wenn du gut genug bist in dem, was du tust und wenn in unserem Team eine Stelle frei wird, dann hast du eine Chance, dass ich dir diese Stelle gebe. Ich kann nicht glauben, dass wir nach wie vor darüber reden müssen, denn ich kenne in unserem Sport niemanden, der anders denkt als ich. Als Sport, und als Industrie, wollte die Formel 1

immer die besten Leute am Markt, nicht mehr und nicht weniger. Die Frage ist jedoch, was wir in Sachen Inklusivität tun können. Abgesehen davon, dass wir die Wahrnehmung der Leute ändern müssen, sollten wir vielleicht auch Minderheiten gezielter ansprechen. Genauso wie Nachhaltigkeit und Umweltschutz sind auch sie ein Teil unserer Kultur und ich bin sicher, dass sich die Dinge mit der Zeit zum Besseren ändern werden.

Stuart wird einen Anfall kriegen, wenn er den nächsten Absatz liest, aber 2023 wird es einen Grand Prix in Katar geben, so wie bereits 2021 – und ich habe eine Meinung dazu. Ich verspreche Ihnen, er wird wie ein Schwein in der Wurstfabrik schwitzen, wenn er das liest. Meine Meinung geht auf die Zeit zurück, als ich erstmals herausfand, dass wir ein Rennen in Saudi Arabien fahren würden und basierte auf den Dingen, die ich zum damaligen Zeitpunkt wusste. Ich hatte ja Sachen gehört und in den Medien gelesen und daher beschloss ich, selbst zu recherchieren und mir eben meine eigene Meinung zu bilden. Ich sprach mit einigen Leuten, die ich aus Saudi Arabien und anderen Teilen Arabiens kannte und sie alle waren derselben Meinung, nämlich, dass Veranstaltungen wie die Formel 1 Orten wie Saudi Arabien und Katar helfen würden, voranzukommen und wichtige Änderungen durchzusetzen. Sie sagten auch, dass das Problem die ältere Generation sei und dass die Dinge sich deshalb nicht einfach von einem Tag auf den nächsten ändern würden. Der Punkt ist jedoch, dass sie sich nicht nur ändern können, sondern auch werden. Und das ist einer der Gründe, weshalb ich glaube, dass wir mit gutem Beispiel vorangehen sollten, indem wir Rennen in diesen Ländern durchführen. Dabei meine ich nicht, dass wir versuchen sollten, unseren ganzen westlichen Mist auch durch einzuführen und zu übernehmen. Wer braucht das schon? Wir sind ja schließlich auch nicht perfekt. Diese Länder können von uns lernen und wir von ihnen – und wenn wir nicht mit allen ihren Glaubensgrundsätzen und Gesetzen übereinstimmen, können wir versuchen, etwas dagegen zu tun und sie zu ändern. Die Formel 1 ist ein globaler Sport und wir sollten sehr vorsichtig sein, wenn es darum geht, bestimmte Regionen aufgrund ihres Glaubens zu ignorieren. Wenn man nichts ändert, dann ändert sich nichts.

Ich habe das vor ein paar Wochen mit einem Freund diskutiert und er hat das Verbot von Homosexualität in Katar angesprochen. „Okay“, sagte ich, „aber wird es immer illegal bleiben? Könnte die Tatsache, dass ein Sport wie die Formel 1, der für Inklusivität steht, dort Rennen durchführt, die Dinge eventuell ändern?“ Es kann zumindest nicht schaden, so viel ist sicher. Wir sollten dabei auch nicht auf die Einstellung gegenüber LGBTQ+ in einigen Ländern, in denen wir bereits Rennen fahren, vergessen. Nehmen wir Ungarn zum Beispiel. Das Land ist Mitglied der NATO und der Europäischen Union, aber gleichgeschlechtliche Paare haben dort nicht dieselben Rechte wie heterosexuelle Paare. Die Dinge sind nicht perfekt, aber sie verbessern sich. Sicher, wir sind nicht diejenigen, die sich diese Verbesserungen auf die Fahnen heften können, aber lieber umgebe ich mich mit den Menschen aus Ungarn, Katar und Saudi Arabien, die sich langsam von ihren Vorurteilen entfernen, als dass ich am Rand stehe und mit dem Finger auf sie zeige. Ein Freund von mir ist der frühere F1-Journalist und PR-Chef Matt Bishop. Er ist homosexuell und seiner Meinung nach ist es besser, an diesen Orten Veranstaltungen durchzuführen und Teil der Veränderung zu sein als sie zu boykottieren. Das ist eine mutige Einstellung, speziell, wenn es illegal ist, homosexuell zu sein. Es ist eine mutige, und es ist die richtige Einstellung und ich bin sicher, dass jeder in der Formel 1 hinter Matt und der LGBTQ+-Community steht.

DIE SAISON GEHT WEITER

Freitag, 26. August 2022 –
Circuit de Spa-Francorchamps, Belgien

11.00 Uhr

Ich fürchte, die belgische Tourismusvereinigung wird nicht so viel Freude mit mir haben wie die aserbaidschanische Tourismusvereinigung, aber egal. Ganz ehrlich, ich will im Moment überhaupt nicht hier sein. Spa ist eine schnelle Strecke, die erfordert, dass du widerstandsarm bist und leider ist unser Fahrzeug dafür nicht geeignet. Es ist vom aerodynamischen Aspekt her ineffizient und wir werden einfach nicht das erforderliche Tempo erreichen. Aber man kann nie wissen, in diesem Sport ist alles möglich.

18.00 Uhr

Das war toll. Nein, Scherz beiseite, es war nicht toll. Mick wird das Rennen von ganz hinten in der Startaufstellung starten, denn er hat eine Grid Penalty ausgefasst, da er die zulässige Anzahl an Triebwerkselementen und Komponenten überschritten hat. Er ist trotzdem während der ganzen Session positiv und professionell geblieben, sodass ich mich nicht beschweren kann. Kevin hatte ein Problem mit dem Hochspannungssystem, was ihn dazu zwang, an der Ausfahrt von La Source zu parken, bevor eine

rote Flagge die Rückholung des Wagens ermöglichte. FP2 ging ohne Zwischenfall über die Bühne und er landete schließlich auf P17.

Soweit, so gut, ich gehe jetzt ein Gläschen Wein trinken. In Anbetracht des heutigen Tages könnte es ein großes Gläschen werden.

Samstag, 27. August 2022 – Circuit de Spa-Francorchamps, Belgien

18.00 Uhr

Halleluja, wir hatten heute tatsächlich etwas Glück. Kevin qualifizierte sich als 18. in Q1, aber aufgrund einiger anderer Grid-Strafen, die mit dem Triebwerk zu tun hatten und nach dem Qualifying ausgesprochen wurden, startet er das Rennen aus der zwölften Position. Mick hat es sogar in die Q2 geschafft und wenn er nicht auch eine Strafe erhalten hätte, würde er aus der 15. Position starten. Nur um mich selbst an die Tatsachen zu erinnern und zurück in die Realität zu bringen: Kevin wird nicht das Tempo erreichen, um seine Position zu halten, also wird er das Rennen viel weiter hinten beenden, es sei denn, es geschieht ein Wunder. Wenn ich wetten müsste, dann wäre mein Tipp, dass Kevin 16. und Mick 18. wird. Ich mag ein Optimist sein, aber ich bin auch ein Realist. Es ist einfach keine gute Strecke für uns.

Sonntag, 28. August 2022 – Circuit de Spa-Francorchamps, Belgien

19.00 Uhr

Ich habe mich um einen Platz vertan! Kevin wurde 16., wie von Magic Günther prophezeit, aber Mick schaffte den 17. Platz. Bedenkt man die Umstände, hat sich Mick wacker geschlagen. Ich bin nach wie vor mit dem Ergebnis unzufrieden, aber nur deshalb, weil wir nicht wettbewerbsfähig waren. Es erinnert mich an letzte Saison. Eine gute Nachricht gibt es aber auch. Die Jungs in Großbritannien arbeiten bereits an einer Lösung für die Strecke hier, die hoffentlich unsere Wettbewerbsfähigkeit schon im kommenden Jahr verbessert. Einstweilen werden wir versuchen, nächste Woche in Zandvoort verlorene Zeit gut zu machen. Unser Wagen sollte für die Strecke dort besser geeignet sein und mit etwas Glück könnten wir ein weiteres Wochenende wie in Österreich oder Silverstone erleben. Ich bin froh, dass wir nur eine Woche warten müssen. Ich muss dieses Rennen aus meinem Gedächtnis bannen!

Dienstag, 30. August 2022 – Castello Steiner, Norditalien

20.00 Uhr

Heute war einer der schwierigsten Tage, die ich in über einem Jahrzehnt erlebt habe. Ich hoffe, Sie haben Mitleid mit mir, wenn ich Ihnen sage, weshalb. Die Typen von Netflix sind zu einer unchristlichen Zeit aufgetaucht und mit mir zu Mattia gefahren. Er hat gerade einen Weinberg gekauft und sie dachten, es wäre eine gute Idee, wenn er mich herumführen würde und wir dann Wein verkosten und so tun würden, als wüssten wir, wovon wir reden, bevor wir gemeinsam etwas essen und jede Menge Mist reden. Ich sagte, „Ihr habt Glück. Wir kennen uns in all diesen Dingen aus!“ Wenn es soweit ist, werde ich eine Kiste von Mattias Wein kaufen, ein Etikett von Haas drauf kleben und den Wein an Andreas Seidl bei McLaren schicken, versehen mit einer Grußkarte: „Aus sauren Trauben gefertigt – deine bevorzugte Sorte!“

Nachdem wir bei Mattia gegessen, getrunken und Mist geredet hatten, besuchten wir eine Winzerei in meiner Nähe und der ganze Spaß ging von vorne los.

Was für ein Tag! Haben Sie schon Mitleid?

Donnerstag, 1. September 2022 – Circuit Zandvoort, Zandvoort, Niederlande

14.00 Uhr

Das hier ist genau nach unserem Geschmack! Zahlreiche Mittel- bis Hochgeschwindigkeitskurven, wenige Kurven mit niedrigem Tempo und keine übertrieben langen Geraden. Nichts ist fix, aber zumindest wissen wir, dass wir eine realistische Chance haben. Dieses Rennen könnte eine beschissene Phase in zwei teilen, denn danach steht Monza auf dem Programm, wo wir uns vermutlich genauso schlecht wie in Spa schlagen werden. Aber wer weiß.

Was sich in Zandvoort in den letzten Jahren getan hat, ist unglaublich. Sie können mir glauben, wenn ich sage, dass die Strecke kaum mehr wiederzuerkennen ist! Obwohl eigentlich legendär, hatte Zandvoort zuletzt den Ruf, eine altmodische Strecke zu sein, die man nur besuchen würde wenn man musste. In den 1970ern und 1980ern war es hier unglaublich. Ich weiß noch, wie ich als Knirps den Grand Prix von Zandvoort im Fernsehen gesehen habe. Man musste an einem Strand entlang fahren, um zur Strecke zu gelangen – irre! Damals dachte ich, *Wow, wie cool ist das denn?* Aber so ist es auch geblieben – in den 1970ern und 1980ern verhaftet – und der letzte Grand Prix, der dort stattgefunden hatte, war 1985 – bis letztes Jahr.

Anstatt einfach eine komplett neue Strecke zu bauen, wurde die vorhandene modernisiert, wobei es den Verantwortlichen gelang, einen Großteil des ursprünglichen Charakters beizubehalten. Zandvoort ist außerdem sehr nachhaltig, zumindest was den Transport anbelangt. Heute fährt man nicht mehr mit dem Auto am Strand entlang, um zur Strecke zu

gelangen, sondern man kommt mit dem Fahrrad oder kommt mit dem Zug aus Amsterdam und geht dann das letzte Stück zu Fuß. Mir fällt keine weitere Strecke ein, bei der das der Fall ist. Was sollte daran auszusetzen sein? Ich denke, wir können um die 350.000 Zuschauer vor Ort erwarten und der einzige Grund, dass nicht noch mehr kommen, ist, dass nicht mehr Platz vorhanden ist.

Es gibt oft ziemlichen Widerstand, wenn es darum geht, klassische Strecken wie Zandvoort zu modernisieren. Einer der Gründe dafür liegt in der Annahme, dass großartige Änderungen an der Strecke selbst vorgenommen werden müssen. Soweit ich weiß, wurden in Zandvoort lediglich einige Bankings hinzugefügt, um den aktuellen F1-Standards zu entsprechen, aber abgesehen davon ist die Strecke dieselbe, die seit 1999 genutzt wird. Grundgütiger, ich klinge schon wie ein richtiger Fachtrottel! Besser, ich wende mich meiner Arbeit zu.

Freitag, 2. September 2022 – Circuit Zandvoort, Zandvoort, Niederlande

10.00 Uhr

Ich habe gestern in einem Restaurant zu Abend gegessen und wurde von zwei Amerikanern aus New York angesprochen, die mich um ein Selfie baten. „Sicher“, sagte ich, „ich nehme an, ihr seid wegen dem Grand Prix hier?“ „Um Himmels Willen, nein“, antworteten sie. „Wir sind wegen des Sex und der Drogen hier!“ Zumindest waren sie ehrlich.

17.00 Uhr

Kein schlechter Tag auf der Strecke. FP1 war für beide Fahrer mit vielen Runden produktiv, besonders für Kevin, da er zum ersten Mal in einem F1-Boliden in Zandvoort fährt. Wir konnten die gute Form nicht ganz in FP2 hinüber retten, aber wir schafften es, alle unsere Reifen-Compounds

einzusetzen. Es liegt wie immer noch einiges an Arbeit vor uns, aber es war ein guter Start ins Wochenende.

Okay, Mattia und ich machen uns jetzt auf die Suche nach den zwei Amerikanern von gestern!

Samstag, 3. September 2022 – Circuit Zandvoort, Zandvoort, Niederlande

10.00 Uhr

Grundgütiger. Ich kann mich nicht entscheiden, welche Fans verrückter sind – die Australier oder die Holländer. In Anbetracht des Lärms, den sie veranstalteten, als ich gestern die Strecke verließ, ebenso wie der zahlreichen Zombies, die heute entlang der Strecke anzutreffen waren, würde ich fast sagen, die Holländer. Einer lag überhaupt mit dem Gesicht nach unten im Gras vor dem Fahrerlager. Zumindest scheinen sie alle ihren Spaß zu haben.

Ich werde immer wieder von irgendwelchen Leuten angesprochen, was mich vermuten lässt, dass *Drive to Survive* hier ziemlich populär sein muss. Aber was sage ich da? Immerhin ist der Weltmeister ein verdammter Holländer! Eine Gruppe Jungs rief mir gestern zu, „Hey Günther, we look like a bunch of wankers!“ Ich antwortete, „Das kann man wohl sagen!“ Die Atmosphäre hier ist richtig cool.

In manchen Ländern werde ich kaum angesprochen oder um Selfies gebeten, was ehrlich gesagt eine angenehme Abwechslung ist. In Brasilien zum Beispiel haben die meisten Leute keinen blassen Schimmer, wer ich bin und lassen mich generell in Ruhe. Vielleicht, dass mich ein, zwei Leute anreden, aber nichts im Vergleich mit Australien. Okay, wir sehen uns nach dem Qualifying. Ich habe ein gutes Gefühl.

17.00 Uhr

Bis jetzt war dies eindeutig Micks Wochenende, da gibt es keinen Zweifel. Aus irgendeinem Grund hatte Kevin Probleme mit dem Grip und war nicht zufrieden mit dem Wagen. Das müssen wir uns anschauen. Nicht so bei Mick. Er kam recht gut aus Q1, aber um ehrlich zu sein, dachte ich, dass es das dann auch schon wäre. Er hat mich aber eines Besseren belehrt und kam in Q2 auf P9. In Q3 rückte er sogar (dank einer gelben Flagge) um einen weiteren Platz vor und wird als Achter starten. Ich glaube, die Chancen stehen gut, dass er morgen Punkte einfährt.

Sonntag, 4. September 2022 – Circuit Zandvoort, Zandvoort, Niederlande

18.00 Uhr

Es sieht ganz so aus, als sei das Glück gestern mit den Holländern um die Häuser gezogen, denn es hat sich heute nicht bei uns blicken lassen. Mick kam in Runde 13 für einen Satz mittelharter Reifen in die Box und aus irgendeinem Grund klemmte der Wagenheber. Das hat Mick mindestens zehn Sekunden gekostet und bis er wieder im Rennen war, war er bereits abgeschlagen und ohne Punkte. Da konnte niemand was dafür, es war einfach ein mechanischer Defekt. Wir müssen den Boxenstopp über das Wochenende mindestens hundert Mal trainiert haben und es lief immer gut. Dann startet das Rennen und was passiert? Es fuchst. Noch frustrierender ist aber die Tatsache, dass wir nicht herausfinden konnten, woran es lag, denn jetzt funktioniert alles wieder wie geschmiert. Es war nur ein einzelner Ausrutscher sozusagen – und das ausgerechnet im entscheidenden Moment! Solche Vorkommnisse vergisst man nicht so leicht. Warum musste es gerade dann passieren?

Mick tut mir im Moment ein bisschen leid. Er ist dieses Wochenende gut gefahren und hat nichts getan, was gegen einen neuen Vertrag sprechen würde. Ich würde sagen, aktuell steht es fifty–fifty. Sein fahrerisches Können hat sich definitiv verbessert und wenn er seine Leistung auf diesem

Niveau bis zum Ende der Saison aufrechterhalten kann (und keine weiteren Fahrzeuge mehr in den Sand setzt), dann schaut es ganz gut für ihn für die kommende Saison aus, wenn er denn bei uns bleiben will. Er hat sicher auch andere Optionen, es ist also nichts fix.

Eine Frage, die ich bei Mick nicht mit Sicherheit beantworten kann, ist, ob er ein Teamplayer ist oder nicht. Das war schon immer so. Er sagt zwar stets die richtigen Dinge, aber meint er sie auch so? Er versucht außerdem hin und wieder, Spielchen mit mir zu spielen, was recht unterhaltsam ist. Er ist da nicht der einzige und das passiert, weil die Leute wissen, dass ich für jeden Spaß zu haben bin – der gute alte Günther. Es ist leicht genug, ihm im Gegenzug eins auszuwischen. Was weiß er? Diejenigen, die mich gut genug kennen, wissen, dass alles nur Show ist und dass ich das hin und wieder sogar zu meinem Vorteil nutzen kann. Günther Steiner zu unterschätzen könnte fatal sein.

Gut, nächster Stopp ist Monza. Sieht so aus, als ob die vorhin erwähnte Pechsträhne aus drei Teilen bestehen könnte, aber ich hoffe auf das Beste.

Donnerstag, 8. September 2022 – Autodromo Nazionale Monza, Monza, Italien

12.00 Uhr

Als ich vorhin mein Gepäck am Flughafen abgeholt habe, verlor einer meiner Koffer eine Rolle. Als ich das sah, dachte ich nur, *Verdammt! Ich hoffe, das ist kein Omen!* Überraschen würde es mich nicht. Ich hoffe, niemand von der FIA hat mich gesehen, denn sonst würden sie das vielleicht als Anlass für eine Strafe nehmen: „Hey Günther, wir haben dich mit nur einer Rolle an deinem Koffer erwischt. Hier, wir haben was für dich: Die Spiegelei-Flagge!“ Können sie mir die schwarz-orange Flagge geben, weil ich sie verarsche? Schon möglich. Aber ganz im Ernst, das Letzte, was ich dieses Wochenende brauche, ist eine Auseinandersetzung mit der FIA. Ich habe so schon genug Sorgen.

Freitag, 9. September 2022 –
Autodromo Nazionale Monza, Monza, Italien

11.00 Uhr

Es sind unglaublich viele Zuschauer hier dieses Wochenende. Stefano glaubt, es könnten bis zu 350.000 sein. Das ist irre viel. Aber wir sind ja auch in Italien und wir Italiener sind irre. Trotz meines Namens bin ich Italiener. Ich bin an der italienisch-österreichischen Grenze aufgewachsen und spreche daher sowohl deutsch als auch italienisch fließend. Fluchen kann ich auf Englisch besser, aber das wissen Sie ja bereits. Ich musste den Militärdienst in Italien absolvieren (bis 2005 musste das jeder männliche Bürger Italiens über 18) und mein Nachname hat mir dabei sicher keine guten Dienste geleistet. Kein Problem, wenn dein Nachname Pasquale oder Rossi ist, aber Steiner? Ich wurde zwar nicht gemobbt, aber alle dachten, ich sei ein bisschen seltsam. Ich, seltsam?

Wissen Sie, was ich während meines Militärdienstes tat? Absolut nichts – und darin war ich richtig gut. Eines Tages zu Beginn meiner militärischen Laufbahn wurde der Fahrer des Obersts krank und man bat mich, einzuspringen. Ein paar Tage später erhielt ich einen Anruf, denn der Oberst hatte seinen Fahrer gefeuert und wollte mich stattdessen in Vollzeit. Und so kam es dann auch. Ich fuhr hin und wieder einen italienischen Oberst durch die Gegend und die restliche Zeit habe ich nur Däumchen gedreht.

Okay, genug davon, ich mach mich besser auf die Socken, denn FP1 startet bald und der Spaß beginnt. Oder hört auf. Ich bin mir nicht sicher, was eher zutrifft.

16.00 Uhr

Das war gar nicht mal so schlecht, wie ich befürchtet hatte. Antonio Giovinazzi war Micks Ersatz in FP1 und hat einen wirklich guten Job gemacht, vor allem, wenn man bedenkt, dass er fast ein Jahr in keinem F1-Boliden gesessen hatte. Um es in den Worten eines Laien auszudrücken, wir

haben Antonio eingesetzt, um zu sehen, wie gut der Wagen wirklich ist. Wenn ein Fahrer, der das besagte Fahrzeug bis dato noch nie gefahren hat, nicht viel schlechter fährt als einer, der den Wagen bereits kennt, dann ist das ein gutes Zeichen. Er lag nur drei Zehntel hinter der Zeit von Kevin, was wirklich vielversprechend ist. Er hat einen guten Job gemacht.

Als Mick in FP2 übernahm, hatte er ein Problem mit der Elektronik, sodass er nur drei schnelle Runden schaffte. Das ist nicht ideal, aber wir haben morgen eine weitere Session mit ihm. Beide Sessions von Kevin sind problemlos über die Bühne gegangen und er schaffte eine ganze Menge Runden. Zwei von drei also. Nicht schlecht.

Samstag, 10. September 2022 – Autodromo Nazionale Monza, Monza, Italien

8.00 Uhr

Wir befinden uns noch immer in der „Silly Season“. Gene und ich haben fast täglich Kontakt und irgendwann werden wir eine Entscheidung treffen müssen. Auf meinem Weg nach Singapur werde ich einen Zwischenstopp in Los Angeles einlegen, um mich mit ihm zu diesem und anderen Themen zu treffen. Ich habe Gene seit Österreich nicht mehr gesehen und es gibt viel zu besprechen. Die Fahrer stehen ganz oben auf der Liste oder zumindest fast ganz oben. Die Entscheidung drängt nicht wirklich, was gut ist, denn es gibt viel zu bedenken. Beide Fahrer müssen zu unseren Plänen und Ambitionen für die Zukunft passen. Der entscheidende Faktor wird sein, ob wir glauben, dass sie uns helfen können, diese zu erreichen oder nicht. Es geht also nicht nur um Versprechen und Talent. Letztes Jahr war es kein Problem, dass wir zwei Rookies hatten, da wir nicht wettbewerbsfähig waren. Jetzt, da wir es wieder sind (und es hoffentlich auch bleiben), müssen wir sicherstellen, dass nicht nur unser Bolide wettbewerbsfähig ist. Ich glaube, ich habe bereits erwähnt, aber eine meiner größten

Befürchtungen und Ängste war und ist es, nicht das volle Potenzial aus dem Wagen herausholen zu können.

13.30 Uhr

Mick schaffte es aufgrund eines Problems mit der Kupplung nicht in die FP3, was bedeutet, dass er sich kaum vorbereiten konnte. Natürlich kann da niemand etwas dafür, aber das heißt nicht, dass es deswegen weniger frustrierend ist.

Ich überlege gerade, was ich schreiben könnte, damit dieser Teil des Buchs weniger vorhersehbar und langweilig wird. Okay, warum erzähle ich Ihnen nicht, wann und weshalb ich zuletzt Tränen gelacht habe? Auf Twitter gibt es ein Konto namens @BanterSteiner, das jemand ausschließlich dazu nutzt, mich zu parodieren. Stuart hat mich schon vor ein paar Jahren darauf aufmerksam gemacht und ich schaue immer wieder einmal rein, um zu sehen, was der Mensch hinter diesem Konto über mich so zu sagen hat. Er hat mich einmal auf einem Rennen angesprochen und gefragt, ob es wir was ausmache, dass er mich parodiert. „Tu was du nicht lassen kannst“, sagte ich. „Solange du niemanden beleidigst, macht es mir nichts aus.“ Einige der Sachen, die er postet, sind einfach umwerfend. Und clever. Der Beitrag, den ich heute gesehen habe, zeigt ein Foto von Otmar auf der Pressekonferenz zum Grand Prix in den Niederlanden mit der Bildunterschrift „Here’s my colleague Otmar during the press conference this morning warming up the chair I’m sitting in later. I swear his butt creates more heat than a foking tyre warmer!“ Auf Deutsch übersetzt heißt das also zusammengefasst, dass mir mein Kollege Otmar auf der Pressekonferenz den Sessel aufwärmt und dass sein Hintern dabei mehr Wärme abgibt als ein Reifenwärmer. Ich weiß nicht, was Otmar davon hält, aber mich brachte es zum Lachen. Und ja, der Sessel war recht warm, als ich mich hingesetzt habe. Danke Otmar.

18.00 Uhr

Kevin und Mick qualifizierten sich als 19. und 20., aber aufgrund einiger technischer Grid Penalties, die im Nachhinein ausgesprochen

wurden, startet Kevin als 16. und Mick als 17. Okay, es ist also nicht so schlecht wie befürchtet. Trotzdem, Kevins zwei beste Rundenzeiten aus Q1 wurden gestrichen, da er Streckenbegrenzungen überschritten hat. Wäre das nicht passiert, hätte er es in Q2 geschafft. Und wer weiß, wenn Mick ein paar mehr Runden geschafft hätte, hätte vielleicht auch er es weiter gebracht. Es ist nach wie vor beschissen, aber es könnte beschissener sein. Morgen sind zahlreiche Fahrer „Out of Position“, also kann man nie wissen. Wir könnten sogar in Reichweite einiger Punkte kommen.

Sonntag, 11. September 2022 – Autodromo Nazionale Monza, Monza, Italien

11.00 Uhr

Das war der bis dato geschäftigste Grand Prix der Saison. Es sind vielleicht nicht ganz so viele Leute da wie in Silverstone oder Zandvoort, aber es ist auch eine viel kleinere Strecke. Manchmal war es fast unmöglich, sich zu bewegen, speziell mit all den Leuten, die nach Selfies fragten. Aber ich möchte mich nicht beschweren. Nun gut, ein bisschen vielleicht. Manchmal ist es einfach etwas zu viel. Schließlich bin ich hier, um einen Job zu erledigen und so wie es aktuell ausschaut, brauche ich zehn oder gar 15 Minuten, um die vier oder fünf Meter vom Gästezelt zur Garage zurückzulegen. Ich weiß, ich muss lernen, hin und wieder auch einmal nein zu sagen, aber das finde ich wirklich schwierig. Ich werde immer so nett gebeten, da kann ich gar nicht anders als zustimmen. Was soll ich sagen? Ich habe nun mal eine Schwäche für Höflichkeit.

18.00 Uhr

Von offizieller Seite übervorteilt. Schon wieder! Verdammt noch mal. Was für eine Überraschung! Aber diesmal macht es wirklich überhaupt keinen Sinn. Kevin wurde bei der ersten Schikane in der Eröffnungsrunde

von hinten durch Bottas rangiert. Dadurch wurde nicht nur sein Diffusor beschädigt, was seine Leistung beeinträchtigte, sondern die Kommissare beschlossen zudem, eine Fünf-Sekunden-Strafe über ihn zu verhängen, da er in Folge die Strecke verließ und einen anderen Fahrer überholte. Bottas, derjenige, der ihn verdammt noch mal rangierte, erhielt hingegen keine Strafe. Es handelte sich anscheinend um ein rennbedingtes Manöver, während das, was Kevin tat – oder besser gesagt, tun musste – nicht rennbedingt war. Der Fahrer, dessen Rennen durch einen anderen Fahrer beeinträchtigt wird, erhält also eine Fünf-Sekunden-Strafe, während der Verursacher straffrei davonkommt? Wir haben nach dem Rennen mit den Kommissaren gesprochen, aber sie meinten nur, der Grund für Kevins Strafe war, dass er einen Vorteil herausgeholt hatte. Er war doch aber gar nicht auf einen Vorteil aus! Das ist wie wenn man ein gestohlenes Auto vor jemandes Haus findet und den Hausbewohner dann des Diebstahls bezichtigt, obwohl man genau weiß, dass er nicht der Dieb war. Das macht überhaupt keinen Sinn! Als wir fragten, weshalb Bottas keine Strafe bekommen hatte, erhielten wir die Antwort, dass es ein Vorkommnis in der ersten Runde war. Und wann war es bei uns? In der verdammten zehnten Runde? Ich habe sogar einige Teammitglieder gefragt, ob ich irgendwas verpasst habe, nur um sicherzugehen. Die Kommission besteht aus vier Kommissaren und es scheint, als wären alle vier einstimmig der Meinung, dass dies eine korrekte Entscheidung war – und das ist nicht nur irgendwie beängstigend, sondern verdammt noch mal unfassbar! Ich glaube, dass Kevin nach diesem Vorfall etwas demotiviert war und zeigte sich dann natürlich in seiner Leistung.

Mick ist heute richtig gut gefahren, aber auch er hatte etwas Pech. Er schaffte 33 Runden, bevor er für weiche Reifen erstmals in die Box kam. Er war auf Platz 18, als er raus fuhr, aber nach nur wenigen Runden hatte er sich auf Rang zwölf vorgearbeitet. Er hat wirklich alles gegeben und aus dem Wagen geholt, was nur ging. Seine Reifen waren in gutem Zustand, während die Reifen der Boliden um ihn herum nicht mehr zu gebrauchen waren. Er war auf dem Weg Richtung Punkte, so viel ist klar. Dann hatte Ricciardo in Runde 47 eine Motorpanne, was zu einer gelben Flagge führte. Das Rennen wurde nicht fortgesetzt und das war das Ende der Geschichte.

Trotz allem, Mick ist dieses Wochenende wirklich gut gefahren und das, obwohl er im Vorfeld kaum Runden gemacht hatte. Ich freue mich für ihn und er sollte stolz auf sich sein.

Das einzig Positive ist, dass wir nach wie vor einen Punkt vor Alpha-Tauri liegen. Vor ein paar Wochen habe ich davon gesprochen, dass wir in der Konstrukteursmeisterschaft Siebte werden wollen und aktuell schaut es nach Platz acht aus. Wenn wir das nicht hinkriegen, wäre das eine riesige Enttäuschung. Es stehen noch sechs Rennen an und wir müssen sicherstellen, dass sie alle zählen. Wir brauchen ein sauberes Rennen in Japan und wir brauchen ein sauberes Rennen in Brasilien. Das sind die beiden Strecken, bei denen wir Punkte holen sollten, speziell in Japan. Dort gibt es viele Kurven mit hohen Geschwindigkeiten und das gefällt unserem Boliden besonders gut. Die anderen vier Rennen sollten okay sein, aber diese zwei sind unsere beste Chance. Wir dürfen keine Fehler machen.

Jetzt habe ich zwei Wochenenden frei und ich lüge nicht, wenn ich sage, dass ich mehr als bereit dafür bin. Normalerweise ist das nicht unbedingt der Fall, aber die letzten sechs Monate waren echt anstrengend für mich. Vielleicht werde ich einfach zu alt für das alles? Aber was rede ich! Ein bisschen Auszeit und ich bin wieder bereit für die Arena: Auseinandersetzungen mit der FIA, Strafen, illegale Invasionen unabhängiger Staaten, Auseinandersetzungen mit der FIA, verwöhnte Milliardäre, die deutschen Medien, und noch mehr Auseinandersetzungen mit der FIA. So Sachen eben. Der ganz normale tägliche Wahnsinn. Ich sag’s ja, wer sollte schon mit mir tauschen wollen?

Dienstag, 27. September 2022 – Haas F1, Kannapolis, North Carolina, USA

14.00 Uhr

Ich sitze in meinem Büro am Hauptsitz von Haas in Kannapolis und abgesehen von einer weiteren Person bin ich der einzige Mensch hier. Seit

der Pandemie arbeitet jeder von zu Hause aus. Es würde mich interessieren, weshalb wir dann überhaupt Miete für diesen Standort bezahlen? Es würde doch mehr Sinn machen, uns in dieser Hinsicht zu reduzieren. Das einzige Problem ist, dass Gene der Eigentümer des Gebäudes ist und wir Miete an ihn zahlen. Ich glaube nicht, dass er sich besonders freuen würde, wenn ich plötzlich den Mietvertrag kündige. Dann würde vermutlich ich derjenige sein, der von zu Hause aus arbeitet – und zwar permanent! Ich glaube, am besten ist es, dieses Thema erst mal zu ignorieren und mich mit etwas anderem zu befassen.

Als ich von Monza nach Hause kam, war ich fast drei Monate unterwegs gewesen und auch wenn ich vorgehabt hatte, mir eine Auszeit zu nehmen, war ich schneller als Feuerwehr an allen möglichen Stellen im Einsatz und hatte einiges aufzuarbeiten, wie Rechnungen und Arbeiten, die einfach erledigt werden müssen. Manchmal vergisst man, wie viel es zu tun gibt und wenn man dann noch außer Übung ist, so wie in meinem Fall, dauert es Tage, um nur ein paar kleine Jobs zu erledigen. Was ich aber am schwierigsten finde, ist, vom F1-Modus wieder in den Alltagsmodus umzuschalten. Ich befinde mich die meiste Zeit im F1-Modus und so sehr ich mich auch bemühe, ich schaffe es nicht wirklich, ihn komplett hinter mir zu lassen. Das ist auch der Grund, warum zu Hause dann alles so lange dauert. Es ist wirklich zum Aus-der-Hautfahren. Warum können wir nicht einfach in einem Wohnwagen oder so leben?

Ich sollte mich nicht beklagen, denn in den letzten zwei oder drei Wochen konnte ich etwas Zeit mit Greta verbringen und das war wirklich großartig. Wenn ich zu Hause bin, bringe ich sie an den Wochenenden zum Deutschunterricht und danach essen wir gemeinsam irgendwo zu Mittag. Allein das wiegt eine Woche des Herumsitzens und Däumchen drehens auf. Wie heißt es doch so schön? Es sind die kleinen Dinge, die zählen. Für mich stimmt das absolut.

So gern ich auch Zeit mit Greta und Gertie verbringe, verspüre ich doch jedes Mal eine gewisse Erleichterung, wenn ich zurück bei der Formel 1 bin. Nicht unbedingt, weil ich diese Welt vermisst hätte – auch wenn das manchmal durchaus der Fall ist. Das Ding ist, wenn ich abseits der F1 bin, dann überlasse ich einige Dinge dem Zufall und wenn ich dann

zurückkomme und alles wieder in meiner Obhut liegt, verspüre ich eben eine gewisse Erleichterung. Ich kenne viele Leute, denen es ähnlich geht. Das heißt noch lange nicht, dass wir alle Kontrollfreaks wären, sondern wir sind einfach nur mit Leidenschaft bei der Sache. Gene mag der Eigentümer des Teams sein, aber ich bin quasi jeden Tag vor Ort und das Team bedeutet mir neben Gertie und Greta alles. Ehrlich. Sie sind die letzten und die ersten, an die ich abends vor dem Einschlafen und morgens nach dem Aufwachen denke. Gertie, Greta und ein Team von 200 über die Welt verstreuten Menschen.

Nun gut, was ist bei Haas zuletzt so passiert, ganz abgesehen von Enttäuschungen, Strafen und einer Pechsträhne? Wir kommen einem konkreten Titelsponsor immer näher und ich bin zu 99 Prozent sicher, dass wir noch vor Austin einen Vertrag unterzeichnet haben werden, was bedeutet, dass wir dort einen Namen verkünden und feiern können. Sie denken vielleicht, ich bin etwas seltsam, weil ich mich so für das Thema Sponsoren erwärmen kann, aber wenn alles wie geplant läuft, dann ist mit dem neuen Sponsor die Zukunft von Haas für viele Jahre gesichert. Das entsprechende Unternehmen passt perfekt zu Haas, wie ich ja bereits erwähnt habe, und ist an der Nasdaq eingetragen. Ich habe kürzlich herausgefunden, dass die Zuständigen auch mit anderen Teams Gespräche geführt haben. Das ist natürlich ihr volles Recht und sie waren auch ganz offen und ehrlich diesbezüglich. Es das einzige, was uns jetzt noch einen Strich durch die Rechnung machen könnte, glaube ich, und ich wäre sehr enttäuscht, wenn sie sich tatsächlich für jemanden anderen entscheiden sollten.

Das einzig andere Erwähnenswerte ist die „Silly Season“, die nach wie vor nicht zu Ende ist. Gene und ich haben immer noch keine Entscheidung bezüglich Mick getroffen und es ist auch nicht sehr wahrscheinlich, dass das vor Saisonende passieren wird. Die Gerüchteküche brodelt und glaubt man den Medien, dann habe ich mit Daniel Ricciardo gesprochen. Was, darüber, wer die größte verdammte Nase hat oder wie? Es ist allgemein bekannt, dass er McLaren am Ende der Saison verlässt, daher verstehe ich, wie solche Gerüchte entstehen, aber trotzdem, manchmal ist es einfach unglaublich! Anscheinend haben wir uns gegenseitig WhatsApp-

Nachrichten geschickt. Grundgütiger! Danke fürs Bescheid geben, denn ich habe keine Nachrichten gesehen. Ich glaube, ich habe bis dato mit vier oder fünf Fahrern gesprochen. Wenn wir uns dafür entscheiden, Mick zu behalten, dann freut sich mit Ausnahme von Mick selbst niemand mehr als ich. Das wäre wirklich mein ideales Szenario, teils, weil ich der Meinung bin, dass er ein guter und talentierter Typ ist, aber teils auch, weil ich keine Lust habe, mit noch mehr Managern Gespräche zu führen und einen neuen Fahrer anzuheuern. So, jetzt habe ich es gesagt. Um ehrlich zu sein, gehen sie mir alle verdammt auf die Nerven. Selbst wenn Mick nur halbwegs regelmäßig Punkte holt – und idealerweise keine Fahrzeuge mehr in den Sand setzt – bin ich mehr als froh, einen neuen Vertrag mit ihm zu unterzeichnen. Ich gebe ihm vielleicht sogar einen kleinen Bonus als Belohnung dafür, dass ich mit keinen weiteren Fahrern oder Managern mehr sprechen muss.

Alles klar, ich muss meinen Flug nach Los Angeles erwischen, um mich mit Gene und dem Vorstand zu treffen. Danach geht’s nach Singapur weiter.

Samstag, 1. Oktober 2022 – Marina Bay Street Circuit, Singapur

18.00 Uhr

In Anbetracht der Tatsache, wie es für uns in letzter Zeit gelaufen ist, werden Sie vermutlich denken, ich habe Drogen genommen, wenn ich Ihnen sage, dass wir bis jetzt ein ziemlich sauberes Wochenende hatten. Habe ich aber nicht. Ich lasse mich sogar testen, wenn Sie wollen. Und haben wir. Also, ein sauberes Wochenende bisher. Keine Drogen genommen. Das freie Training gestern lief gut. Kevin ist seit 2019 nicht mehr hier gefahren und für Mick war es überhaupt das erste Mal, daher war es wichtig, dass wir viele Runden schafften. Und das haben wir. Ich würde sogar so weit gehen, zu behaupten, dass beide Sessions ziemlich fehlerfrei

verliefen – und das kann man in der F1 nicht oft behaupten. Ich könnte mich aber durchaus daran gewöhnen.

Und dann kam der heutige Tag.

Das freie Training war verregnet, was heißt, dass die Strecke nach wie vor für Q1 geändert werden konnte. Davon haben beide Fahrer profitiert und schafften es in Q2. Kevin hat sich souverän geschlagen und landete auf P7, und Mick schaffte es gerade noch auf P14, aber leider nicht bis ans Ende von Q2. Trotzdem, wenn man bedenkt, dass er hier noch nie gefahren ist, dann war es kein schlechter Einstand. Wie Mick in Q1, schaffte es Kevin gerade noch auf P10 und konnte in Q3 einen Platz gut machen, sodass er morgen aus P9 startet. Ich möchte nichts verschreien, aber aus der aktuellen Position heraus sollten wir morgen doch einige Punkte einfahren können. Das haben wir die letzten fünf Rennen nicht geschafft und es wäre eine wirklich schwache Leistung, wenn wir noch ein sechstes Rennen ohne Punkte dran hängen würden. Und das war's auch schon, mehr habe ich momentan nicht zu erzählen. Wie gesagt, bis jetzt war es ein einwandfreies Wochenende. Hoffen wir, dass es so bleibt!

Sonntag, 2. Oktober 2022 – Marina Bay Street Circuit, Singapur

18.00 Uhr

Ich verdammtes Großmaul! Da sage ich noch, ich möchte nichts verschreien, indem ich herumposaune, dass wir ein einwandfreies Wochenende hatten und was passiert? Die ganze Chose wird zum echten Reinfall. Kevin ist in Verstappen rein gefahren, was mehr oder weniger das Aus für ihn bedeutete. Das war jetzt das dritte Mal. Zweimal Hamilton und einmal Verstappen. Junge, warum kannst du dich nicht mit einem Wagen anlegen, der nicht schneller ist als unserer? Ich meinte noch, an Ayao gewandt, „Das einzige, was die Situation jetzt noch verschlimmern kann, ist die Spiegelei-Flagge." „Das werden sie nicht tun", meinte er. „Der Schaden

am Vorderflügel ist minimal. Da hängt nichts herunter und es gibt keine Sicherheitsbedenken.“ „Was macht das schon für einen Unterschied?“, fragte ich. „Diese Typen haben so gut wie keinen Hausverstand.“ Ich meinte das eigentlich sarkastisch, weil ich auch nicht wirklich dachte, dass wir die Flagge zu sehen bekommen würden. Keine fünf Minuten später erfuhren wir jedoch, dass sie tatsächlich die schwarz-orange Flagge gezeigt hatten. Verdammt noch mal! Das Teil, das beschädigt war, war das Endplate, Himmel noch mal. Und das ist am verdammten Wagen festgemacht! Es macht einfach keinen Sinn. Am Ende wurde Kevin Zwölfter, was nicht mal so schlecht ist, aber man stelle sich nur vor, wie weit er gekommen wäre, wenn er Verstappen nicht touchiert hätte.

Mick hatte auch nicht wirklich eine Glückssträhne, leider. Auch er touchierte einen anderen Fahrer – in seinem Fall Russell – was zu einer Reifenpanne führte. Zu dem Zeitpunkt war er auf Rang zehn und gut positioniert, um Punkte zu holen. Nachdem er in die Box kam, verlor er ein paar Plätze und holte schließlich direkt hinter Kevin den 13. Jetzt haben wir tatsächlich sechs aufeinanderfolgende Rennen ohne Punkte geschafft. Ich bin echt ganz schön sauer im Moment und zwar nicht nur mit den Funktionären. Ich verabschiede mich jetzt besser, bevor ich noch etwas sage, das ich später bereuen könnte.

Donnerstag, 6. Oktober 2022 – Team-Hotel, Suzuka City, Japan

12.00 Uhr

Ich bin vor ungefähr drei Stunden gelandet und als ich in das Auto stieg, das mich zum Hotel bringen sollte, hatte ich einen Flashback und befand mich kurz wieder im Jahr 2002. Ich war gerade mit Niki zum Grand Prix von Japan in Osaka angekommen. Es war das letzte Rennen in einer recht bitteren Saison und wir waren beide ziemlich verdrießlich. Warum nenne ich die Dinge nicht einfach beim Namen und sage, wie es wirklich war?

Wir waren beide mürrisch ohne Ende. Als wir landeten, muss es ungefähr elf Uhr abends gewesen sein und es hat in Strömen geregnet. Verdammt, was waren wir mürrisch.

Der Fahrer, der uns zum Hotel brachte, war sehr förmlich und voller Achtung. Er trug Handschuhe und eine Mütze und als er Niki und mich sah, verbeugte er sich und bestand darauf, unser Gepäck zu nehmen. „Alles gut“, sagte Niki und legte beide Hände auf seinen Koffer. Der Fahrer sprach nicht wirklich gut englisch, deshalb wollte er den Koffer trotzdem nehmen und für einen Augenblick gab es ein kleines Gerangel, aus dem nur einer als logischer Sieger hervorgehen konnte. „Alles gut, habe ich gesagt“, wiederholte Niki, und diesmal hielt er seinen Koffer fest, als würde sein Leben davon abhängen. „Bringen Sie uns einfach nur zum Auto.“

Ich hingegen überließ mein Gepäck bereitwillig dem Fahrer. Es war ein anstrengender Flug gewesen und ich war am Ende. Wenn man sich dann noch die restliche Saison vor Augen führte (der einzige Höhepunkt war der unerwartete Podestplatz in Monza gewesen), war es kein Wunder, dass wir uns wie zwei Sträflinge auf dem Weg zum verdammten elektrischen Stuhl fühlten. Fairerweise muss noch gesagt werden, dass wir vermutlich auch wie zwei Sträflinge auf dem Weg zum elektrischen Stuhl aussahen!

Niki Lauda hasste es, von anderen Leuten chauffiert zu werden und wenn man irgendwelche Vorfälle vermeiden wollte, war es eine gute Idee, ihn einfach so schnell wie möglich und ohne Umschweife an sein Ziel zu bringen. Leider war besagter Fahrer ein Meister der Umschweife. Nicht nur, dass er die ganze Fahrt lang in der langsamen Spur blieb, er stieg auch gefühlt alle fünf bis zehn Sekunden auf die Bremse und war quasi durchgehend auf Halbgas. Es war wirklich sehr unangenehm.

Als wäre das nicht schlimm genug gewesen, wurden wir von jedem einzelnen Lastwagen auf der Autobahn überholt und im Zuge dessen wurden wir jedes Mal von einem mehrere Hundert Liter starken Schwall Regenwasser geduscht. Niki saß auf der Rückbank rechts hinter dem Fahrer, sodass er es immer, wenn es passierte, mit voller Wucht zu spüren bekam. Nach einer Weile begann er, jedes Mal die Augen zu schließen und seine Hände zu Fäusten zu ballen. Ich dachte mir, *Dieser Mann wird gleich explodieren!*

Nach einer Weile begriff ich, dass der Fahrer nicht aus Vorsicht oder Achtsamkeit so fuhr, wie er fuhr. Er war einfach nur ein miserabler Fahrer und hatte null Selbstvertrauen. Diese Erkenntnis war eine große Erleichterung! Ich sagte aber nichts zu Niki – es hätte das Fass zum Überlaufen gebracht.

Nach ungefähr 20 Minuten fing Niki an, seinem Unmut Luft zu machen und er war mittlerweile zu derselben Erkenntnis gekommen wie ich. „Dieser Idiot kann verdammt noch mal nicht Auto fahren, Günther. Das ist Irrsinn. Mit der Geschwindigkeit kommen wir nie an."

Niki beschwerte sich die nächsten paar Minuten, bis wir die Abfahrt von der Autobahn nahmen und an einer Mautstation ankamen. Das war die Gelegenheit, auf die er gewartet hatte und so sprang er aus dem Auto, öffnete die Fahrertür und befahl dem Fahrer, auszusteigen. „Ich fahre die restliche Strecke. Sie sind inkompetent. Los, steigen Sie aus!" Er bedeutete dem Mann dann, den Fahrersitz aufzugeben, aber dieser machte keinerlei Anstalten, den Anweisungen Folge zu leisten. „Los", wiederholte Niki, „steigen Sie schon aus, zum Teufel noch mal. Ich fahre uns in Hotel. Sie sind dazu nicht imstande."

In einer Art Trotzreaktion klammerte sich der Fahrer mit beiden Händen am Lenkrad fest und lehnte sich nach vorne, um es zu umarmen. Ich dachte, *Was zur Hölle geht hier ab?*

Niki war nicht beeindruckt.

„Los", sagte er und klopfte dem Mann auf die Schulter. „Machen Sie keinen Blödsinn. Lassen Sie das Lenkrad los und setzen Sie sich nach hinten zu Günther. Sie fahren heute nicht mehr."

In einer weiteren Trotzreaktion schloss der Fahrer seine Augen und drehte seinen Kopf in die von Niki abgewandte Richtung. Er hätte auch Nikis Mutter beleidigen können, so sauer war er!

Während all dies passierte, bildete sich hinter uns eine Schlange. Niki war offensichtlich ziemlich eindeutig erkennbar und während er den Fahrer beschimpfte und versuchte, ihn dazu zu bewegen, auf die Rückbank zu wechseln, stiegen die Leute aus ihren Autos aus, um sich das Schauspiel aus nächster Nähe anzusehen. Zum Glück ist das lange genug her, denn heute würde jeder dieses Spektakel filmen, der Fahrer eingeschlossen, vermutlich.

Diese Pattsituation hielt ungefähr fünf Minuten an, bis ich beschloss, meinen Hintern zu bewegen und einzugreifen. Mittlerweile hatte das Ganze seinen Reiz verloren und ich wollte endlich weiter.

„Komm schon, Niki“, sagte ich. „Schau dir das Publikum an. Komm einfach zurück auf die Rückbank und lass ihn fahren.“

„Ich soll ihn fahren lassen? Aber er kann nicht fahren, verdammt noch mal. Das hat er ja schon bewiesen.“

Mit diesen Worten unternahm Niki einen letzten Versuch, den Fahrer zu einem Fahrerwechsel zu bewegen. „Los, Sie Idiot“, sagte er, während er versuchte, die Hände des Fahrers vom Lenkrad loszueisen. „Setzen Sie sich auf die Rückbank, Sie Clown!“

Ich sagte, „Das wird nichts, Niki. Der Fahrer würde offensichtlich eher sterben als das Lenkrad aufzugeben.“

Niki mag den Kürzeren gezogen haben, aber das letzte Wort ließ er sich nicht nehmen.

„Schau ihn dir an“, sagte er und zeigte auf den Fahrer. „Er hält sich am Lenkrad fest wie ein Kind, das sich an einem verdammten Teddy festklammert. Das ist doch kein normales Verhalten.“

„Aber hier zu stehen und ihm zu sagen, er soll sich auf die Rückbank setzen, ist auch nicht normal. Komm schon, Niki. Wir sehen aus wie zwei Vollidioten.“

„Ich bin kein Vollidiot, Günther. *Er* ist der Vollidiot.“

Freitag, 7. Oktober 2022 – Suzuka International Racing Course, Suzuka, Japan

18.00 Uhr

Was für ein Start ins Wochenende! Mick hat seinen Wagen während der FP1 aufgestellt und ungefähr 700.000 Dollar Schaden verursacht. Ja. Der

Flügel ist weg. Die Nase ist ab. Der Unterboden ist ab. Und das Chassis! Sie sollten den Boliden sehen. Eine echte Schrottkiste. Was die Sache verschlimmert, ist, dass es während der In-Lap passierte! Sicher, die Strecke war wirklich nass, aber niemand sonst schaffte es, seinen Wagen zu demolieren, als sie vorsichtig zurück in die Boxen fuhren. Was habe ich vorhin gesagt? Wir brauchen in Japan ein sauberes Rennen. Und was passiert? Wir verlieren nach nur fünf Minuten einen Wagen und müssen einen neuen bauen. Abgesehen davon, dass das unser Budget beeinträchtigt, hat es auch eine Auswirkung auf das Selbstvertrauen des Teams, da wir das Wochenende in reduzierter Formation starten. Mick ist hier noch nie gefahren und jetzt verliert er eine ganze Session. Ich kann keinen Fahrer gebrauchen, von dem ich nicht sicher sein kann, dass er einen Wagen unbeschadet durch eine langsame Runde bringt. Es ist einfach nur irre. Ich versuche, nicht zu hart mit ihm ins Gericht zu gehen, aber ich bin echt angefressen. Wie viele Leute könnten wir für 700.000 Dollar anstellen? Ganz abgesehen davon, dass ich das Geld erst mal irgendwo auftreiben muss. Das fällt ja auch nicht einfach so vom Himmel. Ich habe Gene noch nichts gesagt. Ich weiß, wie er reagieren wird: „Warum hast du ihn raus geschickt, wenn es geregnet hat?“ Auf dieses Gespräch freue ich mich nicht.

Mit Kevin liefen die Dinge etwas besser, er schaffte es nämlich, beide Sessions heil zu überstehen. Er hat auch einige Tests durchgeführt, was uns zu ein paar interessanten und wertvollen Daten verholfen hat. Ich versuche wirklich, etwas Positives zu finden, aber die Auswahl ist nicht groß. Um ehrlich zu sein – und auf die Gefahr hin, dass das nicht gut ankommt – ich glaube, das einzige schwache Glied bei Haas 1 sind die Fahrer. Der Rest des Teams hat gute Arbeit geleistet und keine Fehler gemacht. Ich sage nicht, dass sie (geschweige denn ich) perfekt sind, aber sie haben alle einen guten Job gemacht und ihr Bestes gegeben. Aber nicht nur die in den Sand gesetzten Boliden oder das Touchieren sind ein Problem. Die Fahrer haben in letzter Zeit generell nachgelassen und dafür gibt es keine Entschuldigung. Nach zwei Jahren Durststrecke haben wir endlich einen guten Boliden. Es ist echt frustrierend.

Ich werde jetzt öfter gefragt, ob ich mit Kevin und Mick über die Situation sprechen und ein paar ernste Worte reden muss. Wie, so wie damals mit Kevin und Romain? Das hat maximal dazu geführt, dass Netflix ein paar mehr Zuschauer hat und ich meinen eigenen Slogan: „He does not fok smash my door!" Das wird mich wohl bis ans Ende meiner Tage verfolgen. Ich könnte es sogar auf meinem Grabstein verewigen lassen: „I came, I saw, he fok smashed my door." Halleluja.

In der aktuellen Situation nützt es gar nichts, wenn ich zu schreien anfange, da bin ich mir sicher. Aber vernünftige Worte helfen ebenso wenig. Ich habe den kumpelhaften Ansatz schon probiert, und wenn überhaupt, hat das die Dinge nur verschlimmert. Dein Gegenüber denkt dann, dass du Mitleid mit ihm hast und das schafft fast so etwas wie eine Opfermentalität. Um besser zu werden, müssen die Fahrer schon selbst zu der Erkenntnis kommen, dass sie – und nicht das Team – es sind, die uns von den Punkten trennen. Mag so klingen, als sei ich hart, aber die Ergebnisse sprechen nun mal eine klare Sprache und wir sind nicht dort, wo wir sein sollten. In Monza sagte ich, ein Top-Fahrer muss vielversprechend sein, Talent, Geschick und Erfahrung haben. Rückblickend betrachtet, denke ich, dass ich zwei Attribute vergessen habe, denn es braucht zusätzlich auch Engagement und die richtige Einstellung. Und das sind meiner Meinung nach genau die Dinge, die unseren Fahrern in gewisser Weise fehlen. Ich glaube nicht, dass das Absicht ist. Es ist einfach nur das, was den Unterschied zwischen den guten und den wirklich guten Fahrern ausmacht. Schauen Sie sich Alonso an. Er ist älter als Gott und trotzdem gibt er jede Woche 100 Prozent und ist stets motiviert. Selbst in einer beschissenen Situationen wird er etwas Positives finden und sein Team zu besseren Leistungen antreiben. Er ist ein Talisman, manchmal etwas mürrisch, aber trotzdem ein Talisman. Und dabei hat er das alles gar nicht nötig. Er muss mindestens tausend Euro irgendwo auf einem Konto haben und könnte sich einfach auf eine Insel zurückziehen. Aber das ist nicht das, was er will. Er hat offenbar das Gefühl, dass er noch nicht bereit ist, aufzuhören und wenn man sich seine diesjährigen Leistungen anschaut, dann kann man ihm nur beipflichten. Für mich ist er der Maßstab, wenn es darum geht, was einen Fahrer ausmacht. Er ist unermüdlich.

Die Situation mit Mick und Kevin wird sich verbessern, da bin ich sicher. Aber schön langsam wird’s teuer und ich befinde mich gerade in einem Dauerzustand der Besorgnis. Wenn wir aus diesem Wochenende nichts raus holen, dann bringen wir es auf sieben aufeinanderfolgende Rennen ohne Punkte. Das ist fast ein Drittel der Saison. Wenn das passiert, können wir uns vom siebten Platz in der Konstrukteursmeisterschaft verabschieden, speziell, wenn Aston Martin Punkte holt.

Wie dem auch sei, schönen Freitag Ihnen allen!

Samstag, 8. Oktober 2022 – Suzuka International Racing Course, Suzuka, Japan

18.00 Uhr

Um die heutige Vorstellung mit einem Wort zu beschreiben: Glanzlos. Kevin schied in Q1 aus, was eine große Enttäuschung war und auch wenn Mick es in Q2 schaffte, so reichte es doch nur für den letzten Platz. Sie haben sich als Achter und 15. qualifiziert, was unzureichend ist. Wenn wir früher in der Saison wären, würde ich vielleicht positivere Worte finden, aber im Moment schaffe ich das nicht. Japan ist eine unserer größten Chancen und bis jetzt haben wir höchstens bewiesen, wie gut wir darin sind, Chancen ungenutzt verstreichen zu lassen. Ich weiß nicht, was ich sonst sagen soll, um ehrlich zu sein. Das ist möglicherweise mein erster Tiefpunkt der Saison. Ich sehe den Wald vor lauter Bäumen nicht.

Ich habe vorhin mit Gene über die gestrigen Ereignisse gesprochen. Er war sehr still. Stiller als sonst. Aber was sollte er schon groß sagen? Zumindest hat er mich nicht niedergemacht, weil ich Mick auf einer nassen Strecke raus geschickt habe. Wir sind beide der Meinung, dass ein F1-Fahrer in der Lage sein sollte, einen Wagen sicher durch eine langsame Runde zu bringen, egal, wie die Bedingungen sind. Sogar mir fehlten

irgendwie die Worte. Normalerweise bin ich ein Meister darin, Lücken zu füllen, um lange Gesprächspausen zu vermeiden. Nicht so heute. Lief nicht gut.

Wir müssen wieder in Fahrt kommen, am besten gleich morgen!

Sonntag, 9. Oktober 2022 – Suzuka International Racing Course, Suzuka, Japan

20.00 Uhr

Nun, das war wirklich scheiße. Zumindest lag es diesmal nicht an den Fahrern. Wenn jemand die heutigen Geschehnisse zu verantworten hat, dann bin ich das. Ich bin für das Team verantwortlich und heute hat das Team seine Leistung nicht erbracht. Unsere Entscheidungsfindung war langsam und viel zu vorsichtig. Wir waren nicht mal clever genug, das zu tun, was die anderen Teams taten. Wir haben es zwar diskutiert, aber nicht in die Tat umgesetzt. Und was ist die schlimmste Entscheidung, die man im Leben treffen kann? Keine. Wären wir in die Box gefahren, als Vettel und Latifi es taten, dann wären wir vorne mit dabei gewesen. Wir waren nicht mutig genug und als wir das endlich begriffen hatten, war es zu spät. Vielleicht ist das auch eine Fortsetzung der letzten Saison? Ich weiß es nicht. Was ich allerdings weiß, ist, dass wir uns selbst im Weg gestanden haben.

Nach dem Rennen war ich nicht einmal wütend, sondern einfach nur enttäuscht. Enttäuscht mit den Fahrern, aber noch mehr mit mir selbst. Ich habe überlegt, eine Teamsitzung einzuberufen, aber das wäre viel zu deprimierend gewesen. Und ich habe beschlossen, dass es irgendwann reicht. Genug ist genug. Es wird Änderungen geben, nach dem, was heute passiert ist, und ich habe Ayao bereits eine Nachricht geschickt, um das Ganze in Gang zu setzen. Ich fürchte, ich kann nicht näher darauf eingehen,

aber so etwas wie heute wird bei Haas nicht wieder passieren. Ausgeschlossen.

Der einzige Anlass zur Freude im Moment ist die Tatsache, dass das nächste Rennen in Austin stattfindet. Unser Heimat-Grand-Prix. Unter normalen Umständen würde ich mich wirklich darauf freuen, aber im Moment bin ich ziemlich niedergeschlagen. Ich muss mich zusammenreißen, da wir dort mit etwas Glück unseren neuen Sponsor vorstellen werden. Nur darüber zu schreiben, hebt meine Laune schon etwas. Es erinnert mich daran, dass wir uns nicht über das Ergebnis dieses Wochenendes definieren und dass wir tatsächlich eine Zukunft haben. Uns stehen gute Zeiten bevor, da bin ich sicher. Grundgütiger, ich muss gerade ein Irrer aussehen und klingen, im einen Moment stocksauer und im nächsten äußerst positiv. Welcher Günther Steiner hat jetzt hier das Sagen?

Manchmal musst du dein eigener bester Freund sein und im Lauf der Jahre bin ich darin ziemlich gut geworden. Wenn dir schon niemand Rosen bringt, warum machst du es dann nicht selbst? Schön langsam fühle ich mich wieder wie ich selbst. Wir haben noch vier Rennen in dieser Saison vor uns – oder, anders ausgedrückt: Viermal die Chance, Punkte einzufahren, damit wir einen Grund zu feiern haben! In der Formel 1 weißt du nie, was als nächstes passiert und das ist eines der Dinge, die ich am meisten schätze. Sicher, es kann auch recht mühsam und anstrengend sein, das weiß ich verdammt noch mal. Aber es lässt uns auch träumen.

Genug davon. Im Moment möchte ich einfach nur nach Hause zu meiner Familie. Ich wünschte, sie wären nicht über 11.000 Kilometer entfernt!

Montag, 17. Oktober 2022 –
Steiner Ranch, North Carolina, USA

9.00 Uhr

Ich habe ganz vergessen, zu erzählen, was sich in Japan am Renntag zugetragen hat. Ich saß auf der Boxenmauer und sah mir die Berichterstattung vor dem Rennen an, als plötzlich die Kameras eine Frau in der Menge zeigten, die ein Schild mit der Aufschrift „Günther, willst du mich heiraten?“ hielt. Einer der Kameramänner stand direkt neben mir und war damit perfekt positioniert, um meine Reaktion einzufangen. David Croft und Martin Brundle hatten ganz sicher ihren Spaß damit! Sie saß neben einem Typen mit einer Maske, die mein Konterfei zeigte. Was wollte sie also? Zwei Günther? Das ist doch krank. Aus welcher Institution die wohl entkommen ist?

Lassen Sie mich auch gleich mit einem Mythos aufräumen: Die Leute glauben, das Leben an der Boxenmauer bestünde nur aus Daten, Strategien und hundertprozentiger Konzentration. Dabei sind wir nicht konzentriert. Wir sind gelangweilt! Ayao und Pete Crolla haben die Aufmerksamkeitsspanne eines Dreijährigen und es dauert in der Regel nur wenige Runden, bis sie anfangen, sich über das nächste Abendessen oder den nächsten Barbesuch zu unterhalten. Es ist überall entlang der Boxengasse dasselbe. Fred hat kein anderes Thema als Frankreich und Toto redet nur darüber, wie viel Geld er verdient hat, seit er sich hingesetzt hat. Lassen Sie sich nicht von all den ernsten und besorgten Gesichtern täuschen. Wenn jemand auf einer Boxenmauer ernst und besorgt drein schaut, dann muss er in der Regel dringend aufs Klo.

Seitdem ich aus Japan zurück bin, habe ich fast jede Minute damit zugebracht, den neuen Titelsponsor zu einer Zusage zu bewegen. Wir sprechen von gigantischen Summen (beinahe neunstellig), daher müssen wir einfach geduldig sein, auch wenn es sich hinzieht. Da es sich aber um ein amerikanisches Unternehmen mit Sitz in Texas handelt, sind wir alle darauf erpicht, die Partnerschaft in Austin zu verkünden und haben für Donnerstag eine Pressekonferenz einberufen. Das heißt, wir haben gerade einmal drei Tage für die Vertragsunterzeichnung. Das sollte reichen, denn wir sind bei den Feinheiten angekommen und haben so gut wie alles unter Dach und Fach. Gene und der Vorstand sind sehr angetan, und wenn sie angetan sind, bin ich es auch.

Seitdem wir für Donnerstag die Pressekonferenz angekündigt haben, sind die Medien mehr als neugierig und können unsere Neuigkeiten kaum erwarten. Sie glauben, es hat mit den Fahrern zu tun und im Moment bin ich froh, dass sie das glauben. Ich sollte ein Gerücht in die Welt setzen, dass wir überlegen, beide Fahrer zu ersetzen. Das würde erst richtig für Aufruhr sorgen!

Alle großen Webseiten sind darauf hereingefallen, sogar PlanetF1, die schrieben, dass die Pressekonferenz am 20. Oktober stattfinden soll und „PlanetF1 kann berichten, dass Haas noch nicht preisgegeben hat, wer an der Pressekonferenz teilnehmen wird, was die Vermutung nahe legt, dass das Team verkünden wird, ob Schumacher in der nächsten Saison nach wie vor mit Kevin Magnussen fährt oder nicht."

Nicht so voreilig, Herrschaften! Wenn man aktuell Haas F1 googelt, befasst sich fast jeder Eintrag mit der Fahrersitutation. Es gibt Hunderte von Geschichten, die eben genau das sind: Geschichten und nicht mehr. Alles Spekulation. Es fühlt sich gut an, zur Abwechslung mal die Kontrolle zu haben. Wenn die Medien die Wahrheit über die Fahrersituation bei Haas wüssten, würden sie vor meinem Büro ihre verdammten Zelte aufschlagen, da ich ja bereits mit einer gefühlten Busladung an Fahrern Gespräche geführt habe.

Nach dem Debakel mit Uralkali zu Beginn der Saison hoffe ich, dass die Medien nach wie vor interessiert sind, wenn sie herausfinden, was wir ihnen wirklich zu sagen haben. Es ist immerhin der größte Sponsorship-Deal des Jahres in der F1. Ich kann das noch nicht an die Presse durchsickern lassen oder auf nähere Details eingehen, aber ein anderes Team hat tatsächlich versucht, uns diesen Sponsor wegzuschnappen, indem sie um ein Drittel weniger an Investitionen angefragt haben. Ganz schön frech! Der Sponsor hatte trotzdem kein Interesse, denn er weiß, dass wir das richtige Team für ihn sind.

Alles klar, ich fliege in ein paar Stunden nach Austin, daher mache ich mich besser fertig. Das wird eine interessante Woche.

Mittwoch, 19. Oktober 2022 – Circuit of the Americas, Austin, Texas, USA

Die Verträge wurden soeben unterzeichnet und wir sind startklar. Ich darf verkünden: Unser neuer Titelsponsor ist MoneyGram. Man kennt die Marke weltweit, auch wenn das Unternehmen ein amerikanisches ist. Sie sind nicht besonders „corporate“ und der für das Sponsoring zuständige Mann ist großartig. Wir werden viel Spaß miteinander haben und hoffentlich auch Erfolge feiern können.

Es gibt außerdem weitere gute Neuigkeiten! Micks Onkel ist wieder an die Öffentlichkeit getreten, um weiteren Mist zu erzählen. Glaubt man seinen Geschichten, dann macht jeder bei Haas einen guten Job – außer Gene und mir. Genau. Ungeachtet der Tatsache, dass sein Neffe in dieser Saison bereits zwei Rennwagen in den Sand gesetzt und noch keinen einzigen Punkt geholt hat, sind Günter Steiner und Gene Haas die schwächsten Glieder in der Kette. Der Mann ist ein echtes Genie.

In dieser Situation wäre es besser, er würde seinen Neffen konstruktiv unterstützen, anstatt weiterhin irgendwelchen Blödsinn von sich zu geben und damit Schlagzeilen zu machen.

Donnerstag, 20. Oktober 2022 – Circuit of the Americas, Austin, Texas, USA

Als die Medien bei Stuart anfragten, worum es in der Pressekonferenz heute Vormittag gehen würde, dachten wir schon, einige würden gar nicht erst auftauchen. Sie sind immerhin nicht zur Anwesenheit verpflichtet. Sie können schreiben, was sie wollen. Als ich mit Stuart und Alex von MoneyGram am Veranstaltungsort ankam, traute ich meinen Augen nicht. Der Raum war zum Bersten voll! Die Medien waren offenbar richtig gespannt darauf, was wir zu sagen hatten und freuten sich aufrichtig, dass wir als kleinstes Team auf dem Startfeld einen neuen und glaubhaften Titelsponsor gefunden hatten.

Ich glaube, diese Ankündigung hat ausgereicht, um unseren Ruf nach dem Uralkali-Debakel wiederherzustellen. Der Einmarsch in die Ukraine war sicher nicht unsere Schuld, aber schlechte Partner wie diese färben ab und so waren wir lange Zeit aus den falschen Gründen in den Schlagzeilen. Jetzt haben wir einen durch und durch amerikanischen Titelsponsor, der an der Nasdaq eingetragen ist und es mit seiner Unterstützung ernst meint. Wenn ich ein Marketingmensch wäre, würde ich vermutlich andere Worte gewählt haben, so etwas in der Art wie „denen es ein Anliegen ist, Haas auf ihrer Reise zum Erfolg zu begleiten“, aber wen interessiert’s – Hauptsache, unsere Sponsoren sind keine Russen.

Freitag, 21. Oktober 2022 – Team-Hotel, Austin, Texas, USA

7.00 Uhr

Gestern Abend habe ich eine tragische Nachricht erhalten. Harvey Cook, ein Mechaniker, der lange für Haas tätig war, ist nach einer langwierigen Krebserkrankung verstorben. Harvey kam vor ungefähr fünf Jahren zu uns und war einer von denen, die alles für ihr Team geben würden. Es gab nie ein „Nein“ und er war niemals mürrisch. Er war mit vollem Eifer dabei und hat für Haas gelebt.

Ich nannte ihn die Ziege, weil er aus dem Stand über Tische und Absperrungen springen konnte. Außerdem konnte er Wände hochklettern wie ein echter Spiderman. Er kann nicht mehr als 50 Kilo gewogen haben und bestand nur aus Haut, Knochen und Muskeln – eine echte Laune der Natur.

Ich erinnere mich, dass er in seinen Anfangszeiten bei Haas ein paar gesundheitliche Probleme hatte und vor ungefähr zwei Jahren hieß es dann, es sei Krebs und er hätte nur mehr sechs Monate. Das waren wirklich schlimme Nachrichten und jeder war am Boden zerstört. Wir wollten ihn nicht nur finanziell unterstützen, sondern dachten auch, *Was können wir für*

ihn und seine Familie tun? Seine Frau, die damals noch seine Freundin war, war ein ebenso großer Formel-1-Fan wie Harvey selbst, deshalb haben wir die beiden nach Silverstone eingeladen und ihnen dort einen besonderen Tag bereitet. Ich glaube, zu dem Zeitpunkt hatte Harvey bereits mehr als die prognostizierten sechs Monate hinter sich und war sichtlich guter Dinge. „Ich bin immer noch am Leben“, sagte er.

Harvey kämpfte tapfer weiter und trotzte allen Prognosen. Mit Hilfe einiger neuer Medikamente war er sogar auf dem Weg der Besserung, soweit ich weiß. „Grundgütiger, du solltest längst tot sein“, sagte ich einmal zu ihm. „Ich weiß“, antwortete er, „aber so schnell wirst du mich nicht los.“

Dann überraschte er uns noch mehr, als er uns während der Nebensaison im letzten Jahr fragte, ob er zurück zur Arbeit kommen könne. „Meinst du das ernst?“, fragten wir. Wir konnten es ehrlich nicht glauben, aber natürlich sagten wir ja. Man soll schließlich niemals einen Mann treten, der am Boden liegt. Für mich ist das ein wichtiger Lebensgrundsatz. Selbst wenn Harvey nur in der Lage gewesen wäre, Tee zu kochen, hätten wir ihn zurückgenommen. Er schaffte aber viel mehr als das und gab immer sein Bestes.

Dann erfuhr ich vor ungefähr drei Wochen, dass er einen schweren Anfall gehabt hatte, doch selbst dann nahm ich das nicht allzu ernst, denn Harvey war in meinen Augen so gut wie unbezwingbar. Der Tod forderte ihn laufend heraus und er hat ihm laufend den Mittelfinger gezeigt. Nach ein paar Tagen hatte er jedoch einen weiteren Anfall, nach dem er nicht mehr sprechen konnte, und gestern starb er dann. Er wurde nur 31 Jahre alt.

In Gedenken an Harvey werden wir dieses Wochenende seinen Namen auf beiden Boliden haben und irgendwann im Lauf des Wochenendes werden wir ihm gemeinsam eine Minute lang applaudieren. Andere mögen eine Schweigeminute einlegen, aber das würde Harvey nicht gefallen – ihm war Lärm lieber.

Ich habe sonst nichts zu sagen. Dieser Eintrag gilt einzig und allein Harvey.

Samstag, 22. Oktober 2022 –
Circuit of the Americas, Austin, Texas, USA

10.00 Uhr

Ich weiß, Miami hat uns dieses Jahr alle stark beeindruckt, aber wenn heute und gestern ein Indikator sind, dann wird Austin vielleicht sogar noch beeindruckender. Es herrscht eine Atmosphäre wie auf einem Festival und mir wurde gesagt, dass über das Wochenende verteilt bis zu 450.000 Fans erwartet werden. Das sind mehr als in Melbourne und Silverstone. Ich glaube, dass außerdem Green Day und Ed Sheeran auftreten werden. Ich würde ja ABBA bevorzugen, aber die waren anscheinend nicht verfügbar. Es scheint auch eine gewisse Begeisterung darüber zu herrschen, dass wir das einzige amerikanische Team in diesem Jahr sind. Das ist großartig und davon können wir immer mehr gebrauchen! Um ehrlich zu sein, ist es unser größtes Alleinstellungsmerkmal, dass wir die einzigen Amerikaner sind und das haben wir bis dato weder voll ausgekostet noch voll ausgeschöpft. Die Partnerschaft mit MoneyGram ist ein Schritt in die richtige Richtung, glaube ich, und wir haben uns dieses Jahr bei der Rennlackierung (die großartig aussieht) und beim Fotoshooting selbst übertroffen. Die Fahrer wurden mit Cowboyhüten und in ihren neuen Rennanzügen abgelichtet – sah ziemlich cool aus und hat Spaß gemacht. Kevin hätte zudem auch gerne noch Cowboystiefel gehabt, glaube ich, da diese ihn ein bisschen größer aussehen lassen. Das ist unsere Identität und die sollten wir so oft wie möglich feiern. In Zukunft können Sie sich auf einiges freuen, so viel ist sicher! Sogar ich habe mittlerweile die Doppelstaatsbürgerschaft. Wir sind stolze Amerikaner!

13.00 Uhr

Fred von Alfa und Mario Isola von Pirelli lauerten mir während der Pressekonferenz, die vorhin stattfand, in T-Shirts mit meinem Konterfei auf, die es laut Stuart auf der Haas-Webseite zu kaufen gibt. Ich habe gestern

einige Leute in der Menge mit denselben Shirts gesehen und es schaut ganz so aus, als würden Fred und Mario dem Trend folgen. Die T-Shirts hatten sogar Slogans aufgedruckt, irgendwelche Schimpfwörter, die ich gesagt haben soll. Sie sahen recht gut darin aus, das muss ich ehrlich sagen. Ich war beeindruckt. Ich weiß nicht, ob ich das glauben soll oder nicht, aber anscheinend stürzte die Webseite ab, als der Verkauf online ging. Ist das gut oder schlecht? Keine Ahnung.

18.00 Uhr

Bis jetzt ließ das Wochenende zu wünschen übrig. Gestern ersetzte Antonio Giovinazzi Kevin in FP1 und baute nach vier Runden einen Unfall. Er wurde von einem Windstoß erfasst und schaffte es zwar, den Wagen zurück in die Garage zu manövrieren, doch dabei brannte die Kupplung durch. Das führte dazu, dass Kevin die neuen Prototypen-Compounds nicht wie vorgesehen in FP2 testen konnte, was suboptimal war. Es war wirklich kein guter Tag und das Qualifying heute lief nicht viel besser. Es sah zwar ganz danach aus, als würden wir es zumindest in Q2 schaffen, aber es sollte nicht sein und beide schieden in Q1 aus. Kevin startet aus P15 und Mick aus P18. Niemand will in Q1 ausscheiden, aber diesmal bin ich nicht allzu niedergeschlagen. Wir haben gute Chancen, uns zu verbessern und es würde mich nicht überraschen, wenn wir sogar ein paar Punkte einfahren würden.

Sie fragen sich sicher, was da los ist – Günther ist positiv gestimmt? Das kann doch nicht sein? Oh doch, denn es gibt nichts Besseres als einen Heim-Grand-Prix, einen schnellen Boliden, einen neuen Titelsponsor und mehrere 100.000 Amerikaner, um mich von negativen Gedanken abzubringen. Außerdem möchte ich in Gedenken an Harvey einen Erfolg einfahren. Wir alle wollen das. Und das werden wir auch.

Sonntag, 23. Oktober 2022 – Circuit of the Americas, Austin, Texas, USA

10.00 Uhr

Ich hatte recht, was die Menschenmenge betrifft. Laut Stefano sind dieses Wochenende fast 440.000 Menschen vor Ort, was jedes andere Rennen der Saison in den Schatten stellt. Ich weiß, es stehen noch einige weitere Rennen an, aber keines wird so groß werden wie dieses, nicht einmal annähernd. Bis jetzt sind die Jungs von MoneyGram sehr beeindruckt. Ich sollte ihnen vielleicht sagen, dass nicht jeder Grand Prix wie dieser ist, aber das hat Zeit.

17.00 Uhr

Erinnern Sie sich daran, was in Miami passiert ist, als Kevin die Reifen wechseln wollte und ihm die Strategie nicht aufging? Nun, heute ist das Gegenteil passiert. Kevin war in einer guten Position, um Punkte zu holen und ungefähr zehn Runden vor Schluss dachten wir, es sei eine gute Idee, von mittelharten auf weiche Reifen zu wechseln. „Ich glaube, die Reifen, die ich habe, sind okay“, sagte er. Ich weiß noch, dass ich Ayao anschaute. Mein Gefühl sagte mir, ihn trotzdem herein zu holen, da ich nicht dachte, dass die Reifen durchhalten würden und in dem Fall würde er das Rennen nicht zu Ende fahren können. „Ich meine es ernst, sie sind okay“, wiederholte er. „Lasst mich auf der Strecke bleiben.“ Gut möglich, dass er trotz Boxenstopp seine Position gehalten hätte, aber man weiß nie, was passiert. Die meisten Boxenstopps gehen einwandfrei über die Bühne, aber vergessen Sie nicht, wir sind hier bei Haas, wo es immer wieder mal zu Zwischenfällen kommen kann. Ich erinnere nur an den verdammten Wagenheber! Wie dem auch sei, Kevins Einschätzung stellte sich als richtig heraus – die Reifen waren tatsächlich okay und schlussendlich fuhr er auf den neunten Platz. Ich sage es ja, ich hatte jeden Grund, optimistisch zu sein.

Die letzte Runde des Rennens war eine der besten, die ich in dieser Saison gesehen habe. Kevin und Vettel fuhren beide um den achten Platz und lieferten sich einen großartigen Zweikampf. Auch wenn Vettel es schaffte, Kevin in der letzten Kuve zu überholen (*scheiße*!), sagte er nachher, dass es eine der besten Aufholjagden war, die er je erlebt hatte. Ich

kenne Sebastian nicht sehr gut, aber er ist ein wirklich guter Botschafter für den Sport und natürlich auch ein würdiger Weltmeister. Die Formel 1 wird ihn schmerzlich vermissen. Anscheinend kann er mich recht gut nachahmen – ich hoffe, ich werde es eines Tages erleben.

Der arme Mick hatte im Vergleich zu Kevin echt Pech und er ist mit gutem Grund enttäuscht. Er fuhr über einige Trümmer, was seinen Wagen beschädigt hat, sodass er anständig an Downforce verlor. Wenn so etwas passiert, kann man nichts dagegen machen und das restliche Rennen war quasi nur eine Rutschpartie für ihn. Der arme Junge!

Wie Sie sehen, bin ich nicht nur optimistisch, sondern auch voller Mitgefühl. Was zur Hölle ist da los?

10.15 Uhr

Stopp!

Verflucht! Seit dem Rennen ist mehr passiert als während des Rennens!

Ungefähr fünf Minuten nach der Zielflagge wurde mir gesagt, dass Alonso, der Siebter wurde, die letzten paar Runden des Rennens ohne rechten Spiegel gefahren war. Das ist nicht erlaubt und die Rennkommissare hätten das sehen müssen. Ich habe den Überblick über all die schwarz-orangen Flaggen verloren, die wir bisher für solche Vergehen erhalten haben. Was soll ich groß sagen? Es scheint Fahrer zu geben, die mehr „Glück“ als wir haben. Im Ernst aber, Haas ist mittlerweile berühmt dafür, abgestraft zu werden, daher beschlossen wir, eine offizielle Beschwerde einzulegen, als wir das von Alonso erfuhren. Sicher, als Otmar, der Teamchef von Alpine, das mitbekam, war er nicht erfreut, aber das ist mir egal. Erinnern Sie sich an die kleinen Machtkämpfe, die ich erwähnt habe. Nun, dies ist ein Paradebeispiel.

Unter normalen Umständen hätte unser Teammanager Pete Crolla im Namen des Teams Beschwerde eingelegt, aber da er nicht verfügbar war, musste ich das an seiner Stelle übernehmen. Lassen Sie mich nur sagen, dass es nicht meine Stärke ist, in solchen Situationen ruhig und gelassen zu bleiben. Es war nicht meine erste Beschwerde und bis jetzt war ich jedes

Mal von den Kommissaren abgemahnt worden, da ich immer die Beherrschung verlor und zu viel fluchte.

Am Ende nahm ich Ayao mit, denn er ist sehr ruhig und in sich ruhend – er erinnert an eine Schlaftablette, um es genau zu nehmen, und sobald ich aufbrauste, spürte ich seine beruhigende Wirkung neben mir. Nun gut, wir erwarten jeden Augenblick das Urteil.

10.35 Uhr

Wir haben soeben das schriftliche Urteil erhalten, in dem es heißt, dass die Kommissare zutiefst betroffen seien, dass Wagen 14 [Alonso] trotz zweier Anrufe bei der Rennleitung weder die schwarz-orange Flagge gezeigt bekommen noch einen Funkspruch erhalten hatte, um die Situation zu bereinigen. „Ungeachtet dessen“, stand weiter geschrieben, „sagt Abschnitt 3.2 der Formel 1-Vorschriften eindeutig aus, dass ein Wagen während des ganzen Rennens in sicherem Zustand sein muss, was hier bei Wagen 14 nicht der Fall war. Die Verantwortung liegt beim Team von Alpine.“

Alonso ist in der Folge von P7 auf P15 gerutscht, sodass Kevin auf P8 ist. Auch wenn das zwei extra Punkte bedeutet, geht es für mich hier mehr um Beständigkeit. Wir wurden bereits dreimal zum verdammten Sündenbock abgestempelt und mit einer Spiegelei-Flagge abgemahnt. Das ist einfach nicht fair. Ich will hier keinen unverdienten Vorteil herausschlagen. Solange alles mit fairen Dingen zugeht, bin ich zufrieden.

Donnerstag, 27. Oktober 2022 – Team-Hotel, Mexico City, Mexiko

8.00 Uhr

Gestern hatte ich mit Gene eine sehr lange Sitzung, in der es um die Fahrer ging . Um ehrlich zu sein, sind wir uns immer noch nicht sicher, wie

die nächste Saison aussehen soll, selbst wenn Mick sich mit seiner Leistung in Austin keinen großen Gefallen getan hat. Das sind jetzt acht aufeinanderfolgende Rennen ohne Punkte – und ich sehe keine Verbesserung am Horizont. Diese Aussage basiert jetzt nicht auf Pessimismus, sondern auf einer realistischen Einschätzung auf Grundlage der Tatsachen. Fakt ist auch, dass wir auf dieser Strecke – weshalb auch immer – immer hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind. Seit 2016 haben wir hier nur ein einziges Mal Punkte geholt, und das auch nur mit einem Fahrer, nämlich mit Kevin. Und das war 2017.

Mir ist aufgefallen, dass alle ziemlich müde zu sein scheinen. Mit fortschreitender Saison lässt die Stressresistenz allmählich nach, während der Stress gleichzeitig zunimmt. Bedenkt man dann noch, was dieses Jahr alles passiert ist, war die Saison für uns besonders intensiv. Selbst ich spüre die Auswirkungen mittlerweile und ich bin normalerweise der Letzte, der w.o. gibt. Ich glaube, das Wachstum der Formel 1 ist ein zusätzlicher Faktor, der zur allgemeinen Müdigkeit beiträgt oder diese beschleunigt, nicht nur bei Haas, sondern generell – in den anderen Teams ebenso wie bei den Medienvertretern. Jeder, der mit dem Formel-1-Zirkus unterwegs ist, ist erschöpft. Wie dem auch sei, ich mache mich besser auf den Weg zur Strecke. Ich muss ungefähr zehn Interviews geben und habe Rede und Antwort zu stehen.

Oh, beinahe hätte ich’s vergessen: Morgen findet ein Treffen zwischen den Teams, der FIA und F1 statt, in dem es – Sie haben richtig geraten – um die verdammten schwarz-orangen Flaggen geht. Die Lage hat sich zugespitzt und ich werde erst zufrieden sein, wenn mir im Anschluss an das Treffen gesagt wird (zum Treffen sind die Teammanager, nicht jedoch die Teamchefs eingeladen), dass sich irgendwas ändert und wir mit der FIA eine ernsthafte Diskussion über den bereits angerichteten Schaden führen werden. Ich erwarte eine konstruktive Sitzung. Jeder weiß, dass sich etwas ändern muss, genauso wie jeder weiß, dass Haas mittlerweile schon dreimal übervorteilt wurde. Bleibt abzuwarten, was morgen passiert.

Freitag, 28. Oktober 2022 –
Autódromo Hermanos Rodríguez, Mexico City, Mexiko

9.30 Uhr

Ich weiß gar nicht, wie ich das sagen soll, ohne wie ein aufgeblasener Gockel zu klingen, aber seit ich in Mexiko angekommen bin, werde ich von Leuten angesprochen, ganz egal, wo ich hingehe. Selbst wenn ich zur Toilette gehe, werde ich mittlerweile verfolgt. Das ist bis jetzt noch nie passiert. Das Wachstum der Formel 1 war ziemlich intensiv und solche Vorkommnisse sind vermutlich die Folge. Wir sind allerdings an einem Punkt angekommen, an dem es manchmal nicht mehr ganz so lustig und teilweise sogar etwas beängstigend ist. Um ehrlich zu sein, ist es nicht nur physisch, sondern vor allem auch mental ermüdend, mehrmals am Tag von Hunderten von Menschen belagert zu werden, die alle deine Aufmerksamkeit und Selfies mit dir wollen. Selbst im Fahrerlager haben wir keine Ruhe. Wie ich schon sagte, der Gang zur Toilette kann für einen Fahrer – oder einen Günther – gefährlich werden und sollte beinahe mit militärischer Präzision geplant werden. Am besten ist es, auf eine ruhige Minute zu warten, dann so schnell wie möglich zu den sanitären Einrichtungen zu laufen, in der Hoffnung, dass man sich, einmal dort angekommen, nicht anstellen muss.

Je nachdem, an welcher Rennstrecke wir uns befinden, können die Toiletten bis zu hundert Meter entfernt sein und das macht das ganze Vorhaben relativ schwierig – und aussichtslos. Und das ist das, was mir an dem ganzen Rummel nicht gefällt. Nichts geht mehr seinen natürlichen Gang und jeder Schritt will geplant sein. Ich bin mir sicher, dass ich mich irgendwann daran gewöhnen werde, aber noch fühlt es sich seltsam an. Das einzig Gute ist, dass fast jeder, der mich anspricht, höflich ist, egal, in welchem Land oder in welcher Situation. Manchmal sind sie vielleicht ein bisschen zu enthusiastisch, aber das ist schon okay, da muss man einfach drüber stehen. Wir können jetzt keinesfalls anfangen, die Leute zu bitten,

auf Abstand zu gehen, nur weil wir 20 Rennen hinter uns haben und müde sind.

Können Sie sich das vorstellen? „Bitte, Mexiko, hab Nachsicht mit dem armen Günther, er fühlt sich etwas schlapp.“ Jeder Grand Prix ist ein spezielles Ereignis für die Bevölkerung im jeweiligen Gastgeberland. Egal, ob wir müde sind oder nicht, wir haben sie alle gleich zu behandeln und ihnen allen dasselbe Erlebnis zu bieten. Und das tun wir auch.

Ach übrigens, ich habe mit Stefano gesprochen und anscheinend werden dieses Wochenende an die 400.000 Zuschauer erwartet. 400.000 verrückte Mexikaner! Darauf einen Tequila!

12.00 Uhr

Ich habe mich vorhin mit Pete Crolla über unsere Geschichte in Mexiko unterhalten und er hat mich daran erinnert, dass einer der Gründe, weshalb wir hier nie zu voller Leistung auffahren, die Höhe ist. Mexiko City liegt ziemlich hoch und manchmal mussten wir während eines Rennens unser Kühlsystem öffnen. Wenn das Kühlsystem an einem F1-Boliden geöffnet wird, verliert er Abtrieb. Ich versuche es so zu erklären, dass es jeder versteht. Dieses Jahr haben die Rennwagen größere Kühlsysteme, daher sollten wir okay sein. Wer weiß, vielleicht sind wir sogar mehr als okay.

18.00 Uhr

Das freie Training war in Ordnung, würde ich sagen. In FP1 fuhr Pietro anstelle von Kevin, aber er hatte ein Problem mit dem Turbo und musste nach drei Runden in die Box. Mick hatte einen guten Tag und schaffte es, sein komplettes Testprogramm zu absolvieren. Er sollte für morgen startklar sein. Trotz eines Triebwerkswechsels schaffte Kevin fast sein komplettes Testprogramm in FP2, auch wenn nicht genügend Zeit war, um ihn mit den Rennreifen raus zu schicken. Aber damit können wir leben.

Auch wenn das Problem mit dem Kühlsystem gelöst ist, sind wir immer noch nicht dort, wo wir sein sollten und wir finden auch nicht heraus, woran es liegen könnte. Wir sind uns ziemlich sicher, dass es nach wie vor mit der

Höhe zu tun hat, aber wir müssen daran arbeiten und eine Lösung finden. Das erinnert mich daran, dass ich mit dem Team in Italien darüber sprechen muss. Sie arbeiten am Boliden für nächstes Jahr und was ich momentan so höre, klingt alles recht positiv. Keine Panik. Keine Paranoia. Was zur Hölle ist da los? Es sind nicht einmal mehr vier Monate bis zu den ersten Tests. Da stimmt doch was nicht?

Nun gut. Durch meine Bürotür sehe ich ungefähr 200 Leute vor unserem Gästezelt, die alle in meine Richtung schauen und mit Mobiltelefonen bewaffnet sind. Und ich muss dringend aufs Klo. Verdammt!

22.00 Uhr

Okay, jetzt, da ich wieder im Team-Hotel bin, kann ich Ihnen von dem Treffen erzählen, das heute zum Thema Spiegelei-Flaggen stattgefunden hat. Die FIA erklärte, dass es für die bisherigen Fehlentscheidungen zwei Gründe gibt, nämlich die Schwierigkeit, einen Schaden einzuschätzen und die Schwierigkeit, den Überblick über 20 Wagen zu bewahren. Das, so sagten sie, habe zu einer ungerechten Verteilung von Flaggen geführt (ja, klar!), was wiederum zur Folge hatte, dass Fahrzeuge, die kein Sicherheitsrisiko darstellen, als unsicher eingestuft wurden.

Als Ergebnis dieser Sitzung wird die FIA ab sofort den Einsatz schwarzoranger Flaggen auf solche Fälle beschränken, in denen ein Wagen erheblichen Schaden an einer strukturellen Komponente erlitten hat. Sie nannten einige Beispiele dafür, was nicht für eine schwarz-orange Flagge ausreichen würde, so wie ein gebrochener Frontflügel, ein Schaden am Endplate, ein Defekt an einer weniger wichtigen Karosseriekomponente, wie beispielsweise ein Winglet auf der Bremshutze oder (und das ist wenig überraschend) ein beschädigter Spiegel oder ein Spiegel, der abgerissen wurde.

Die Sitzung wurde mit der Aussage beendet, dass sie mit den Teams kommunizieren würden, um zu sehen, ob die Kriterien für die kommende Saison verfeinert werden sollten und dass sie hofften, eine zufriedenstellende Lösung für die Zwischenzeit präsentiert zu haben.

Ja und nein.

Die Tatsache, dass es nicht wieder passieren sollte, ist vielversprechend, aber aus unserer Perspektive geht es auch um den bisher angerichteten Schaden. Da werde ich keine Ruhe geben. Einmal Mist gebaut ist schlimm genug, aber dreimal Mist gebaut ist dann doch zu viel. Um die Dinge in Gang zu bringen, hat Pete unseren Strategiechef Faïssal gebeten, sich die entsprechenden Rennstrategien anzusehen und die Endpositionen zu schätzen, die ohne schwarz-orange Flaggen möglich gewesen wären. Wir können damit natürlich nichts beweisen, aber es schadet nicht, damit unseren Fall zu untermauern. Ich lasse Sie wissen, was dabei herauskommt.

Samstag, 29. Oktober 2022 – Autódromo Hermanos Rodríguez, Mexico City, Mexiko

10.00 Uhr

Wenn wir nicht in Austin Punkte geholt hätten, wäre es für das Team, glaube ich, wirklich schwer. Als wir in Austin ankamen, war ich ein kleines bisschen besorgt, dass sie nicht bis zum Ende der Saison durchhalten würden – nicht dass ich glaubte, sie würden der Reihe nach kollabieren, aber wenn man müde ist und sich auf zu Hause freut, passieren Fehler, speziell nach einer Saison, wie wir sie hatten. Ich weiß, ich wiederhole mich, aber es ist die Wahrheit. Wir hatten ein Erfolgserlebnis nötig, um weitermachen zu können – und zum Glück wurde uns eins beschert.

Ich habe fast eine halbe Stunde gebraucht, um durch den Eingangsbereich ins Fahrerlager zu gelangen. Zum Glück bin ich recht groß. Wäre ich klein wie die meisten Fahrer, hätte mich die Menge vermutlich zu Tode getrampelt. Ich habe keine Ahnung, wie Yuki Tsunoda überlebt.

18.00 Uhr

Die folgenden beiden Sätze sind nicht nur eine Zusammenfassung des freien Trainings, sondern auch unserer bisherigen Saison. Kevin hat es durch Q2 geschafft, was für Haas eine Premiere in Mexiko darstellt. Er erhielt dann aber eine Strafe und startet jetzt aus P19. Für Mick war es dasselbe. Er war zumindest auf dem Weg zur Q2 (und er war richtig schnell!), aber er hat eine Kurve geschnitten und als Folge wurde seine Zeit gestrichen - das Übliche eben! Zu sagen, ich bin enttäuscht, wäre eine Untertreibung, aber ich bin zu müde, um mich weiter zu beschweren. Ich mache mich jetzt auf den Weg zu meinem Auto, was Stunden dauern wird, und dann fahre ich zurück ins Hotel und gehe direkt ins Bett. *Buenas noches*.

Sonntag, 30. Oktober 2022 – Autódromo Hermanos Rodríguez, Mexico City, Mexiko

18.00 Uhr

Kein Tempo. Die Höhe? Wer weiß? Mick 16. Kevin 17. Verdammter Mist! *Adiós*.

Freitag, 4. November 2022 – Charlotte Airport, North Carolina, USA

Morgen findet die offizielle Auftaktveranstaltung für den Grand Prix in Las Vegas statt und es werden ungefähr 40.000 Leute erwartet. 40.000! Nicht schlecht für einen nebensächlichen Sport. Ich weiß nicht genau, was alles geplant ist, aber letzte Woche hat mich Stefano gefragt, ob ich auftreten würde und ich habe zugestimmt. Gertie kommt mit, allerdings ohne Greta. Sie glauben doch nicht im Ernst, dass ich meine Tochter nach

Vegas mitnehme? Ich werde dort mit Kevin auch einen kurzen Werbefilm für den Grand Prix drehen. Also, eigentlich nicht mit Kevin. Unsere Auftritte werden separat gefilmt und soweit ich weiß, hat er seinen Part bereits im Kasten.

Bis jetzt weiß ich über die morgige Veranstaltung nur, dass Lewis Hamilton, George Russell und Sergio Perez ihre Boliden ein paar Mal auf der Strecke hin- und herfahren und dann auf der Hauptbühne von Naomi Schiff und David Croft interviewt werden. Das alles findet im Vorfeld des Hauptereignisses statt, und das bin – natürlich – ich. Im Anschluss daran geben The Killers ein Konzert. Ich habe keinen blassen Schimmer, wer sie sind, aber sie sollen recht gut sein. Das Ganze wird sicher recht cool und Gertie freut sich schon.

Samstag, 5. November 2022 – Caesars Palace, Las Vegas, Nevada, USA

14.00 Uhr

Ich habe gerade in einer Suite hier im Caesars Palace einige Interviews gegeben – ziemlich imposant. Ich dachte, ich hätte die Kulisse aus dem Film *The Hangover* wiedererkannt, aber anscheinend wurde die Suite damals irgendwo in Hollywood nachgebaut. Wenn man bedenkt, was in dem Film alles passiert ist, wundert mich das nicht. Ich hingegen habe hier meinen Teil des Werbefilms gedreht. Was die Besucherzahlen hier anbelangt, haben sie jedenfalls nicht übertrieben – es sind schon unglaublich viele Menschen vor Ort, einfach irre! Später kommen dann noch die Boliden und die Interviews auf der Hauptbühne, aber ich muss mich erst einmal ausrasten und dann brauche ich etwas trinken. Ich glaube, das habe ich mir verdammt noch mal verdient.

19.00 Uhr

Grundgütiger! Ich weiß nicht, was genau ich erwartet habe, aber sicher nicht so ein Spektakel! So wie ich das sehe, könnten die Fahrer nächstes Jahr echte Probleme haben, sich auf das Rennen zu konzentrieren. Es gibt einfach zu viel Ablenkung, nicht zuletzt durch die Milliarden Lichter und Hunderttausende von Menschen, die sich volllaufen lassen. Die Veranstaltung war einfach unglaublich, mit einem Feuerwerk, für das Drohnen zum Einsatz kamen und den Boliden, die die Strecke entlang rasten. Ich weiß nicht, wie ich das alles nächstes Jahr überleben soll bei den ganzen Selfie-Anfragen. Ich wurde beim Verlassen des Hotels regelrecht überrannt und ich brauchte fast 90 Minuten, um alle zufriedenzustellen. Es war verdammt noch mal nicht zu fassen. Nett, aber nicht zu fassen. Als ich auf der Bühne vorgestellt wurde, ist die Menge richtig ausgeflippt. Es war wie in Australien. Ich bin ein italienischer Idiot mit einer großen Nase, einem komischen Akzent und einem deutschen Namen. Was zum Teufel sehen diese Leute nur in mir?

Vor ein paar Jahren kam der Vorschlag, dass ich mir für die Rennen einen Leibwächter besorgen sollte und anfangs war ich absolut dagegen. „Wofür brauche ich einen verdammten Leibwächter?“, fragte ich. „Ich bin doch nicht Lewis Hamilton!“ Doch dann kam das Argument, dass in einigen Teilen der Welt Entführungen tatsächlich eine reelle Gefahr darstellen. Das wusste ich natürlich, aber ich hatte noch nie daran gedacht, dass es mich auch treffen könnte. Können Sie sich einen Haufen Kidnapper vorstellen, die nach einem harten Tag ihrem Boss Rechenschaft ablegen müssen?

„Was habt ihr mir heute gebracht, Jungs?“

„Einen Günther.“

„Was ist so einer wert?“

„Nichts, so wie’s aussieht!“

Letztes Jahr in Brasilien hatte ich einen Leibwächter. Er war nicht der Hellste und hat seine Pistole in meinem Wagen fallen lassen. Ich sagte, „Was zur Hölle machst du da? Möchtest du uns beide umbringen?“ Seitdem habe ich keine Lust mehr auf Leibwächter und engagiere nur noch einen, wenn wir in Mexiko sind, und da auch nur, weil es mir vorgeschrieben wird.

Alles klar, Gertie und ich gehen jetzt in Gordon Ramsays Restaurant essen. Ich glaube, es heißt Hell’s Kitchen. Ich habe Gordon schon mehrfach getroffen und er ist ein netter Typ. Er flucht ein bisschen zu viel, aber niemand ist perfekt. Eins ist sicher: Ich hätte nichts dagegen, in einer Liga mit diesem blonden Idioten aus Schottland zu spielen.

Donnerstag, 10. November 2022 – Interlagos, São Paulo, Brasilien

11.00 Uhr

Ich bin nach einem ziemlich miserablen Flug heute Früh um halb sieben in São Paulo gelandet. Danach brauchte ich über eine Stunde an der Passkontrolle und noch einmal zwei Stunden, um vom Flughafen zur Strecke zu gelangen. Beschwere ich mich zu viel? Ja, verdammt noch mal! Ich bin am Ende. Aber das ist ja auch kein Wunder in einer Stadt mit ungefähr einer Milliarde Einwohnern. Irre! Aber mir gefällt’s. Die Brasilianer haben nicht nur eine echte Verbundenheit zur Formel 1, sondern auch ein Verständnis dafür. Zudem sind sie immer herzlich und gastfreundlich. Das wird ein gutes Wochenende – hoffentlich. Das hatte ich in der Vergangenheit ja auch schon mehrfach behauptet.

Freitag, 11. November 2022 – Interlagos, São Paulo, Brasilien

7.50 Uhr

In Brasilien fahre ich immer selbst zur Strecke, sodass ich kommen und gehen kann, wie es mir passt. Das einzige Problem ist der Verkehr. Auch

wenn das Team-Hotel nur knappe 13 Kilometer von Interlagos entfernt ist, brauche ich für die Strecke manchmal über eine Stunde, vor allem an Wochentagen. Heute ist Freitag und ich befürchte das Schlimmste. Aber man kann nie wissen. Vielleicht habe ich zur Abwechslung ja mal etwas Glück?

9.45 Uhr

Halleluja! Das war wirklich die schlimmste Fahrt, die ich jemals hatte. Eindreiviertelstunden! Und als ob das nicht genug wäre, haben einige Straßenverkäufer auch noch versucht, mir Mercedes-Mützen anzudrehen, als ich im Stau stand. Echt jetzt? Ich sagte, „Danke, vielen Dank! Wo sind denn übrigens all die gefälschten Haas-Mützen?“

Es scheint, als sei *Drive to Survive* hier ziemlich populär, denn als ich am Eingang ankam, wurde mein Auto sogleich von einer Menschentraube umringt, die meinen Namen sang. Erst dachte ich, es handle sich um einen Lynchmob, bis mir eingefallen ist, dass ich nicht mehr für Red Bull arbeite. Okay, sorry, war nur Spaß!

Wenn man nach Interlagos kommt, muss man einige Stufen vom Parkplatz zum Fahrerlager hinaufgehen und ich brauche jedes Jahr noch ein bisschen länger dafür. Irgendwann werde ich einen Treppenlift benötigen. Zum Glück waren nicht allzu viele Leute am Eingang, die ein Selfie mit mir wollten, sodass ich es innerhalb weniger Minuten in mein Büro schaffte. Was erwarte ich von heute? Keine Ahnung, um ehrlich zu sein. In Anbetracht unserer Geschichte vor Ort sollte ich wohl nicht zu viel erwarten. Abgesehen von Doppelpunkten im Jahr 2018 haben wir hier nämlich nichts eingefahren. Wir sollten recht schnell sein, aber angesichts des wechselhaften Wetters weiß man nie. Wir befinden uns im Moment mit AlphaTauri im Zweikampf um den achten Platz in der Konstrukteursmeisterschaft und unser oberstes Ziel ist es, besser als sie zu sein. Lassen Sie mich den kleinen Unterschied zwischen dem achten und neunten Platz in der Konstrukteursmeisterschaft erklären: Zehn Millionen Dollar!

22.00 Uhr

WIR HABEN DIE VERDAMMTE POLE POSITION GEHOLT!!!

Als ich vorhin sagte, dass alles möglich sei, meinte ich damit eher, dass wir sowohl in Q1 ausscheiden als es auch bis zur Q3 schaffen könnten. Nun, heute haben wir es einen Schritt weiter geschafft und zwar direkt an die Spitze. Yeah, Baby! Es fühlt sich nach wie vor komisch an, es nur auszusprechen, geschweige denn, es niederzuschreiben. Ich konnte es nicht erwarten, Gene anzurufen und er war aus dem verdammten Häuschen. Hat er natürlich nicht gezeigt, aber ich weiß es. Danach habe ich Gertie angerufen. Sie war an meiner Seite, seit ich bei Haas angefangen habe, und so hat sie – vielleicht nicht im vollen Ausmaß, aber trotzdem – auch alle Höhen und Tiefen mit mir durchlebt.

Unser bestes Qualifying-Ergebnis bis heute haben wir letztes Jahr in Imola eingefahren, als Kevin Vierter wurde. Das war schon ziemlich speziell, aber Pole ist noch einmal eine ganz andere Liga. Mit einer Pole Position sieht man die Dinge plötzlich in einem ganz neuen Licht. Es ist wie eine neue Welt, die sich auftut und neue Träume zulässt.

Das ist nicht mein erster großer Erfolg in meiner Verantwortung für ein Formel-1-Team. Erinnern Sie sich an Jaguar, wo ich gemeinsam mit Niki Lauda verantwortlich war? Damals wurde unser Fahrer Eddie Irvine 2003 Dritter in Monza. Sie erinnern sich womöglich nicht daran und das hat damit zu tun, dass der Wagen eine richtige Schrottkiste war. Er wurde gebaut, bevor Niki und ich übernahmen und wir machten einfach das Beste daraus. Ich erinnere mich, wie ich nach dem Rennen mit Niki und Eddie zusammen stand, und wir alle uns fragten, „Wie zur Hölle war das möglich?“

Das einzige, das für den Wagen sprach – wirklich das einzige – war der geringe Abtrieb, was auf schnellen Strecken wie Monza vorteilhaft war, solange es keine Pannen gab. Zu der Zeit war unser einziges Ziel, ins Ziel zu kommen – von einem Podestplatz konnten wir nur träumen! In den anderen 16 Rennen jener Saison schaffte es Eddie in sechs bis ins Ziel, während er zehn Rennen abbrechen musste. Das war bei Jaguar immer das größte Problem – und zusätzlich gab es noch jede Menge anderer Mängel. In fünf Saisonen mussten 69 Rennen abgebrochen werden. Zum Vergleich:

Haas musste in sieben Saisonen bisher 55-mal abbrechen, wobei aber mittlerweile auch viel mehr Rennen gefahren werden.

Ich kann mich an die Vorstellung des Wagens erinnern, als sei es gestern gewesen. Damals war die Präsentation eines neuen Boliden immer ein Spektakel, unabhängig davon, wie beschissen er auch sein mochte. Der Wagen wurde in der Forschungs- und Entwicklungseinrichtung von Jaguar in Whiteley vorgestellt und da wir das erste Team waren, das seinen Wagen präsentierte, waren die Medien zahlreich vertreten. Kurz vor dem Launch hatte Niki noch eine Sitzung mit den Ingenieuren, aus der er wutschnaubend herauskam. „Du kannst dich erinnern, dass der Wagen letztes Jahr ein echtes Stück Scheiße war?“, fragte er. „Halt dich fest, der neue ist anscheinend noch beschissener!“ In meinem bisherigen Leben hatte ich noch nie jemanden so wütend erlebt. Niki sah rot! Nicht nur, dass das Team einen Schritt rückwärts gegangen war, auch wenn das zu 95 Prozent der Grund für seinen Ärger war. Jetzt musste er auch noch vor eine Meute von gut hundert Presseleuten treten und erzählen, was für einen tollen Wagen wir hatten. Niki fragte mich, „Hey Günther, was zur Hölle soll ich denen erzählen?“ Ich sagte, „Erzähl ihnen, dass der Wagen Schrott ist, aber dass wir ihn verbessern werden“. „Ich will ihnen nicht sagen, dass der Wagen Schrott ist“, antwortete er. „Das verdirbt nur die Überraschung. Nein, ich will, dass sie das selbst herausfinden.“

Ich vergesse immer wieder, dass jeder bereits Bescheid weiß, wenn dieses Buch veröffentlicht wird. Daher werde ich versuchen, die Geschehnisse aus meiner eigenen Perspektive zu schildern und dann zu erklären, was das für ein Team wie Haas bedeutet.

Nun gut, zuerst kommt das Qualifying. Zwischen dem freien Training und Q1 hatte es geregnet, sodass wir beide Fahrer mit Intermediate-Reifen raus schickten. Ich glaube, Gasly war der erste, der auf weiche Reifen umstieg, und alle anderen folgten ziemlich schnell. Kevins erste Runde wurde aufgrund von Streckenbegrenzungen gestrichen, aber als er auf weichen Reifen raus fuhr, schaffte er eine Zeit von 1:13.954, sodass er es in Q2 schaffte. Leider war Mick fast drei Sekunden hinter Kevin und schaffte nur P20. Er dachte, die Strecke wäre nasser als sie schlussendlich war und

hat die Haftung unterschätzt, glaube ich. Er war natürlich frustriert, aber ich war es auch.

Die Witterungsbedingungen blieben während Q2 wechselhaft, aber als Kevin nach der Halbzeit für ein Paar neue weiche Reifen in die Box kam, schaffte er 1:11.40 und rückte auf den Siebten und damit in Q3 vor. Alles lief glatt bisher.

Die Auswirkungen, die ein solches Wetter und eine solche Situation auf eine F1-Startaufstellung haben können, sind ziemlich faszinierend. Die gewöhnliche Ordnung ist gefährdet, sodass die reichen Jungs an der Spitze ins Schwitzen geraten und die armen Teufel, die das Schlusslicht bilden, sich vor Freude ins Fäustchen lachen. Als Q3 startete, verdunkelte sich der Himmel und wir mussten eine Entscheidung treffen, ob wir Kevin auf weichen oder mittelharten Reifen raus schicken würden.

Aufgrund unserer Position in der Boxengasse sind wir am nächsten zur Ausfahrt und das konnten wir diesmal zu unserem Vorteil nutzen. Wir schickten ihn auf weichen Reifen als ersten raus und hofften auf eine gute erste Runde, bevor es zu regnen anfing. Das war zumindest der Plan. Ich weiß noch, wie sich die Schlange hinter Kevin formiert hat. Über eine Minute waren sie dort und der Lärm war ohrenbetäubend. Gleichzeitig fielen natürlich die Reifentemperaturen und ich sagte, sie sollten sie einfach fahren lassen, bis einige Sekunden später die Lichter auf Grün wechselten. „Okay, du hast freie Fahrt, mein Junge“, sagte Mark, Kevins neuer Ingenieur. Und das war’s, er war raus. Wir hatten uns entschieden und konnten nur noch hoffen, dass es die richtige Entscheidung gewesen war.

Kevin schaffte eine Zeit von 1:11.674. „In welcher Position bin ich?“, fragte er Mark. „Du bist in P1.“

„Du verarschst mich, du verarschst mich doch“, war seine Antwort.

Ich dachte noch, *Behaltet die Ruhe, Jungs! Wir können immer noch für wer weiß was die Spiegelei-Flagge bekommen!*

„Ayao“, sagte ich. „Beweg deinen Hintern und lass uns hier einen Regentanz veranstalten. Komm schon, ich brauche deine Hilfe!”

„Nicht nötig“, sagte er. „Schau!“

Ich drehte mich auf meinem Hocker und sah dichten Regen. Was für ein Timing! Die Fahrer hatten gerade ihre zweite Runde gestartet und Perez

war im ersten Abschnitt verdammt schnell gewesen. Himmel, danke, dass du deine Schleusen geöffnet hast!

„Wie lange soll es regnen?“, fragte ich Pete.

„Eine halbe Stunde ungefähr“, sagte er.

Das nächste, was ich hörte, war, dass George Russell in Kurve 4 abgekommen war. „Rote Flagge“, sagte Pete. „Acht Minuten und eine Sekunde noch. Und Kevin ist nach wie vor in P1.“ Wir drei saßen einige Sekunden lang auf der Boxenmauer und überlegten, was jetzt noch alles schief gehen könnte. Wir hatten uns unsere Finger schon so oft in dieser Saison verbrannt und glaubten ehrlich nicht an einen Erfolg. Nach ungefähr einer Minute war uns aber immer noch nichts eingefallen, also musste es wahr sein: Wir hatten Pole Position erreicht!

So lief das zumindest in meiner Erinnerung ab.

Das einzige Teammitglied, das sich nicht wirklich mit uns gefreut hat, war Mick. Er war gnädig genug, um Kevin zu gratulieren, aber sein Stolz war natürlich verletzt. Am Ende des Tages muss jedoch gesagt werden, dass die Startaufstellung klare Worte spricht und er befindet sich nun mal am entgegengesetzten Ende von Kevin. Es ist leicht für mich, das zu sagen, aber er muss wirklich versuchen, etwas Positives aus dieser Situation mitzunehmen, sodass er sich verbessern und stärker daraus hervorgehen kann. Wenn er dasselbe Alter und dieselbe Erfahrung wie Kevin hätte, wäre es noch viel schlimmer. Aber er ist jung und wird noch viele Chancen haben. Das Beste wäre, wenn er morgen das Rennen seines Lebens fahren würde. Ich hoffe, das gelingt ihm.

Nun gut, was bedeutet diese Entwicklung für Team Haas? In erster Linie ist es einmal eine Belohnung für all die harte Arbeit, die die Jungs geleistet haben. Es ist egal, ob wir uns als 20. qualifizieren oder wie heute in der Pole landen, die Jungs geben tagein, tagaus ihr Bestes und in den allermeisten Fällen können sie das Renngeschehen doch nicht beeinflussen. Es ist also ein Zeichen ihrer Professionalität, wenn ihre Qualität trotz allem gleichbleibend ist.

Es wird Leute geben, die meinen, ein Job bei der F1 sei wie jeder andere. Immerhin beziehen wir unsere Gehälter und finanzieren damit unseren jeweiligen Lebensunterhalt. Aber das ist nicht der Grund, weshalb

wir den Job machen. Die Leute, die für uns arbeiten, wollen Teil eines Teams sein und sie wollen, dass dieses Team sich weiterentwickelt und laufend besser wird. Wir haben also soeben ein weiteres Kästchen abgehakt. Wir konnten Punkte einfahren und die schnellsten Runden hinlegen – und jetzt haben wir endlich eine Pole Position geschafft. Nächster Stopp wäre dann das Podest.

Es mag abgedroschen klingen, aber für ein kleines Team wie Haas zu arbeiten ist tatsächlich mehr als nur Arbeit – es ist eine Lebenseinstellung. Alles, was im Team passiert, zählt, angefangen bei einem platten Reifen, der Punkte kostet, über eine schwarz-orange Flagge, die dich in Rage versetzt und dir fast einen Herzinfarkt beschert, bis zu einer Pole Position, wie wir sie heute feiern durften. Da unser Job jeden Tag neue Entwicklungen und Überraschungen mit sich bringen kann, nimmt man jeden Tag auch bewusst wahr und Kevins Pole Position verdeutlicht das einmal mehr.

Für Teams wie Red Bull und Mercedes sind Pole Positions reine Routine. Das bedeutet nicht nur mehr Erfolg, sondern damit geht auch eine gewisse Erwartungshaltung einher. Was habe ich vorhin gesagt? Wenn die Dose immer voll mit verdammten Keksen ist, dann schmecken irgendwann auch die Kekse nicht mehr. Damit will ich nicht behaupten, dass es keine Bedeutung hat, wenn ein großes Team die Pole Position holt oder ein Rennen gewinnt, aber das Erfolgsgefühl des Einzelnen wird eher an deren persönlichem Beitrag gemessen. Je kleiner das Team, desto intensiver die kollektiven Emotionen – und zwar nicht nur bei einem Sieg, sondern auch bei einem Misserfolg. Das ist natürlich nur eine Theorie und für Teammitglieder von Red Bull oder Mercedes noch lange kein Grund, mir in den Hintern zu treten. Sollten sie es doch versuchen wollen, können sie auch gleich eine ihrer zahlreichen Trophäen mitbringen!

Als ich vorhin erwähnte, dass eine Pole Position sich wie die Möglichkeit für eine komplett neue Welt anfühlt, meinte ich damit nicht nur, dass sie die Tür zu neuen Träumen öffnet. Ein solcher Erfolg löst außerdem vollkommen neue und bisher unbekannte Reaktionen aus – und zwar nicht nur seitens der Fans und des direkten Umfelds, sondern auch von der Formel 1 im Allgemeinen. Als die Pole Position von Kevin bestätigt

wurde, ging ein Jubeln durch die Menge, das ich bisher so nur erlebt habe, wenn ein Fahrer seinen Heim-Grand-Prix oder die Meisterschaft gewonnen hat. Es war einfach unglaublich. Ich war mit Pete und Ayao an der Boxenmauer und als ich mich umdrehte, war die ganze verdammte Zuschauertribüne auf den Beinen und hat sich die Seele aus dem Leib geschrien. Für uns. Für Haas. Als ich mich zur Garage wendete, war es sogar noch extremer. Einige der Jungs hatten Tränen in den Augen. Einen Moment lang saß ich nur da und hielt inne, um das alles aufzunehmen. Ich weiß natürlich nicht, ob sich dieses Ereignis für Haas wiederholt, aber ich hoffe es, und nichtsdestotrotz wollte ich jeden Moment voll auskosten. Als ich die Boxengasse dann schließlich doch überquerte, um in die Garage zu gelangen, ging ein erneuter Jubel durch die Menge auf der Tribüne und jubilierend riss auch ich meine Arme in die Höhe: „Yes, we foking did it!“

Die nächsten zwei Stunden sind ein bisschen verschwommen, um ehrlich zu sein. Es müssen mindestens tausend Leute gewesen sein, die mir gratuliert haben und jeder einzelne hat es ehrlich gemeint und sich für uns gefreut.

Wenn ich sage, jeder, dann meine ich das auch: Jeder Fan, jeder Journalist, jeder Fahrer und jeder Teamchef hat sich mit und für uns gefreut. Das ist nicht nur für Haas ein guter Tag – die gesamte Formel 1 feiert gemeinsam. Mir fällt keine andere Sportart ein, in der das auch der Fall wäre.

Als Kevin in die Garage zurückkam, sprang er aus dem Auto, stellte sich aufs Dach, sprang wieder herunter und führte einen Freudentanz auf. Dann kamen die Umarmungen. Jedes Teammitglied stellte sich an, um ihm zu gratulieren. Ich freue mich sehr für den kleinen Wikinger. In seiner bisherigen F1-Karriere hat er so ziemlich jede erdenkliche Emotion durchlebt – mit Ausnahme der Riesenfreude, die mit einer Pole Position oder einem Sieg einhergeht, damit, Erster zu sein. Dasselbe gilt auch für das restliche Team, wenn man es genau nimmt. Im Moment fühlen wir alle unsere ganz eigene Version dieses Glücksgefühls und es ist unglaublich. Ich habe mir das Video, in dem er aus dem Wagen steigt, mindestens zehnmal angesehen. Wenn er auch nur einen Kratzer verursacht hat, dann werde ich

seinen winzigen Hintern von hier nach Kopenhagen befördern, ich schwöre es!
Nachdem ich mich endlich von Kevin befreien konnte, hat Stuart mich ins Fahrerlager gebracht, um mit den Medien zu sprechen, und zwar nicht nur mit einigen Vertretern, sondern mit der gesamten Meute! Jeder Journalist und jeder TV-Sender wollte mit mir und Kevin sprechen. Und wissen Sie was, wir wollten auch mit ihnen sprechen! Als ich für die ersten Gespräche aus der Garage kam, ging der Jubel wieder los, aber diesmal war die jubelnde Menge direkt vor meiner Nase. Himmel, war das laut! Ausgelassene und glückliche Menschen sieht man immer gern, aber wenn du der Grund für ihre Ausgelassenheit bist, dann ist das etwas ganz Spezielles.

Wenn ich einen einzigen Moment des heutigen Tages für die Ewigkeit festhalten könnte, dann wäre es jener Augenblick, in dem ich begriff, dass wir die Pole Position geholt hatten. In der Boxengasse haben wir die Rundenzeiten natürlich immer vor uns und ich weiß noch, dass ich Kevins Namen an oberster Stelle gesehen habe. Dann fing es an zu regnen. „Ayao, Pete“, sagte ich. „Jetzt ist es soweit. Wir haben die Pole Position geholt. Wir haben die verdammte Pole Position geholt!“ Ich glaube, sie waren beide sprachlos. Sie saßen einfach nur da und haben dämlich gegrinst. Das war ein Moment, von dem ich seit Ewigkeiten geträumt und für den ich mich ins Zeug gelegt hatte, seit ich mit Gene gemeinsam vor Jahren das Team aus der Taufe gehoben habe. Ich werde diesen Moment mein Lebtag lang nicht mehr vergessen und sagte auch zu Kevin, dass uns diesen Erfolg niemand mehr wegnehmen kann, egal, was die Zukunft bringt.

Samstag, 12. November 2022 – Interlagos, São Paulo, Brasilien

10.00 Uhr

Ich weiß nicht, ob die gesamte brasilianische Bevölkerung mit einem Mal die Anordnung bekam, *Drive to Survive* zu schauen, aber die Massen an Leuten, die ein Selfie mit mir wollen, übertreffen alles. Gestern und Donnerstag waren nichts dagegen. Ich muss bereits mindestens 300-mal posiert haben, das erste Mal noch einen knappen Kilometer von Interlagos entfernt, als ich an einer Ampel anhalten musste. Irgendwer rief „GÜNTHEEEEEER!“ und bevor ich’s mich versah, war mein Wagen von einer Menschentraube umzingelt. Zum Glück kamen gerade rechtzeitig zwei Polizisten vorbei und retteten mich, sonst wäre ich wahrscheinlich immer noch dort.

Als ich endlich an der Einfahrt zur Rennstrecke ankam, ging das ganze Theater wieder von vorne los. Der Verkehr war allerdings stockend, sodass ich mich nicht einfach aus dem Staub machen konnte. Ich spreche kein Portugiesisch, daher habe ich keine Ahnung, was die Leute außer „GÜNTHEEEEEEER!“ noch alles zu mir sagten, aber ich hoffe, es war nur Gutes. Ich habe niemanden vernachlässigt und jeder hat ein Selfie bekommen – egal, ob sie eins wollten oder nicht! Ein Foto geht viel schneller als ein verdammtes Autogramm.

Am Eingang zum Fahrerlager brauchte ich am längsten. Nachdem ich endlich alle Stufen erklommen hatte, war ich erledigt und nicht in der Lage, irgendwen abzuwehren. „GÜNTHEEEEEEER! WE LOVE YOOOOOOU!“ Ich muss dort mindestens 200-mal posiert haben, bis ich zum Schluss von einem der Sicherheitsleute durch die Absperrung gezogen und durch das Drehkreuz geschickt wurde.

Alle sind noch komplett high wegen gestern. Die Jungs von MoneyGram International sind wieder hier und haben eine richtig gute Zeit. Seit wir den Sponsorenvertrag nur wenige Tage vor Austin verkündet haben, haben wir nicht nur Doppelpunkte, sondern auch die Pole Position geholt. Ein besserer Anfang ist eigentlich kaum möglich. Sie sind ganz offenbar Glücksbringer für uns und ich hätte daher nichts dagegen, wenn sie bei jedem Rennen dabei wären. Später gehen wir alle gemeinsam in ein Restaurant namens Barbacoa. Ich war früher schon mal dort und es ist hervorragend. Sie servieren dort das beste Fleisch der Welt und darum habe ich die letzten beiden Tage auf Fleisch verzichtet. Keine Ahnung, weshalb

ich Ihnen das erzähle, ist doch total langweilig. In ein paar Stunden haben wir ein Rennen, das ist dann doch spannender.

13.00 Uhr

Die Glückwünsche trudeln nach wie vor ein, sowohl persönlich überbracht als auch über Telefon. Wir können erst jetzt die Reaktionen in ihrer ganzen Bandbreite abschätzen und um ehrlich zu sein, hat uns das Ausmaß doch überrascht. Die ganze Welt scheint dieser Tage Haas-Fan zu sein und ich nehme mal an, das hat damit zu tun, dass die meisten Leute es mögen, wenn ein Außenseiter sich gut schlägt. Ich habe damit kein Problem. Laut Stuart ging es in den sozialen Medien so richtig ab. Einer der gestrigen Instagram-Posts hat mehr als eine Million Likes bekommen. Das sagt mir persönlich gar nichts, aber Stuart und sein Team sind der Meinung, das sei richtig gut. Diese Art der Berichterstattung und der Einbeziehung der Fans ist ganz offensichtlich eine echte Chance für uns und Stuart und seine Jungs haben wirklich alles daran gesetzt, um sicherzustellen, dass wir diese Chance auch nutzen. Es ist eine wirklich spannende Zeit für Haas F1.

Und was erwarte ich vom heutigen Rennen? Nun gut, ich bin froh, dass ich mir diese Frage selbst gestellt habe, denn sie ist nicht nur für das Rennen, sondern ganz generell für die aktuellen Geschehnisse relevant. Auch wenn wir uns natürlich über die Pole Position freuen, müssen wir doch darauf achten, sachlich und nüchtern zu reagieren. Das Wochenende ist erst zur Hälfte rum und uns stehen noch ein Sprintrennen und ein Grand Prix bevor. In anderen Worten: Unser Job ist erst zur Hälfte erledigt. Dasselbe gilt für das Rennen. So hervorragend das Qualifying auch gewesen sein mag, es ist nichts wert, wenn wir keine Punkte holen. Ich weiß, dass Kevin in einem solchen Fall enttäuscht sein wird. Zugleich sind wir realistisch, was unsere Chancen anbelangt. Das Glück hat keine geringe Rolle gespielt, als wir die Pole Position geholt haben und niemand nimmt jetzt an, dass wir plötzlich zum Sieg stürmen werden. Es wäre natürlich verdammt irrsinning, wenn uns das gelänge, aber das ist nicht sehr wahrscheinlich. Es gibt ungefähr sechs Fahrzeuge, die schneller sind als das unsere und vier weitere, die genauso schnell sind. Ein Podestplatz ist

natürlich immer möglich, aber das wäre eine echte Überraschung. Unser Ziel ist es, Punkte zu holen.

18.00 Uhr

Kevin wurde Achter und Mick Zwölfter. Wir haben also einen Punkt geholt und Mick hat sich erkennbar verbessert. Es ist schon komisch – obwohl unsere Erwartungen seit gestern recht realistisch waren, habe ich gerade zu Beginn des Rennens doch ein bisschen zu träumen gewagt. Kevin hat einen sehr guten Start hingelegt und hatte nach der ersten Runde ungefähr eine Sekunde Vorsprung auf Verstappen, was ausreichte, um mich zum Träumen zu veranlassen. Hinter Kevin fanden einige Zweikämpfe statt, aber als sich diese Situation beruhigt hatte, wurde er wiederholt eingeholt und überholt, sodass er immer weiter nach hinten rückte. Dabei tat Kevin aber genau das Richtige und mit dem Punkt von heute liegen wir jetzt, mit noch zwei ausstehenden Rennen, zwei Punkte vor AlphaTauri.

Mick konnte acht Plätze gut machen und ich glaube, das hat ihm ein bisschen Selbstvertrauen zurückgegeben. Gestern war wirklich hart für ihn und daher ist es umso beeindruckender, dass er heute eine solch gute Leistung hingelegt hat. Das zeugt nicht nur von Charakter, sondern bringt ihn auch für morgen in eine ideale Ausgangsposition.

Sonntag, 13. November 2022 – Interlagos, São Paulo, Brasilien

8.00 Uhr

Keine Ahnung, weshalb, aber ich habe ganz plötzlich einen ziemlichen Husten. Ich fühle mich miserabel und höre mich an, als wäre ich kurz davor zu sterben. Ich bin gestern Abend mit den Jungs von MoneyGram ausgegangen und habe mich richtig gut gefühlt. Ich hatte nur zwei kleine Gläser Wein, allerdings habe ich ein bisschen zu viel gegessen, aber das hat

sicher nicht zu diesem Husten geführt. Ich kann mir nur vorstellen, dass es mit dem schlagartigen Temperaturwechsel gestern zu tun hatte. Wenn es nicht besser wird, muss ich zum F1-Arzt. Armer Günther!

13.00 Uhr

Der Arzt meint, es könnte tatsächlich durch den Temperaturumschwung verursacht sein und ich sollte reichlich Wasser trinken. Was, Wasser statt Whiskey? Zumindest hat er mir keine Bettruhe verordnet. Schlafen kann ich, wenn ich tot bin!

21.30 Uhr

Ich war zu sauer, um irgendwas zu schreiben, das mich nicht bei der FIA in Ungnade fallen lässt. Mittlerweile bin ich fast so weit, dass mir alles egal ist, allerdings muss ich sagen, dass ich ihre Beständigkeit bewundere. Wenn wir in unserem Erfolg ebenso beständig wären, dann wären wir unter den besten drei Teams, aber leider scheinen wir jenes Team zu sein, das am meisten unter seinen Fehlern leidet und es steht mir ehrlich gesagt bis hier.

Okay, dann erzähle ich Ihnen jetzt von unserem letzten Debakel mit der FIA. Kevin wurde in der ersten Runde des Rennens in Kurve 8 von Ricciardo außer Gefecht gesetzt. Das ist an und für sich schon suboptimal, aber dann ließ man ihn dort einfach zwei Stunden lang mitten auf der Strecke sitzen! Niemand kam, um ihn abzuholen. Wenn du so früh im Rennen in einen Crash verwickelt wirst, möchtest du in erster Linie so schnell wie möglich zurück in die Garage, wo du dich beruhigen und bei deinem Team sein kannst. Stattdessen wurde Kevin mitten in Interlagos mit einigen Tausend Fans zur Gesellschaft sitzen gelassen. Stellen Sie sich vor, das wäre Lewis Hamilton passiert. Man hätte ihn in Stücke gerissen! Und Kevin war sauer, stinksauer. Er ist normalerweise ein recht ruhiger und besonnener Typ, aber heute hätten Sie ihn erleben müssen. Er hatte eine wahnsinnige Wut auf Ricciardo und die FIA.

Wenn wir schon bei McLaren sind, wissen Sie, was noch passiert ist? Anscheinend versuchten sie vor den Rennkommissaren, Kevin die Schuld

in die Schuhe zu schieben. Ich habe von ihrem CEO Zak Brown vorhin eine Nachricht mit der Bitte um Entschuldigung erhalten, und das obwohl sein Team versucht hat, uns anzuschwärzen? Er muss ein ernstes Wort mit seinen Leuten sprechen und das habe ich ihm in meiner Antwort auch gesagt. Mick wurde übrigens 13., was heißt, dass alle Verheißungen den Bach runtergegangen sind. Zumindest hat AlphaTauri keine Punkte geholt. Es sah kurz so aus, als würde Gasly Punkte einfahren, aber dann bekam er eine 45-Sekunden-Strafe, weil er in der Boxengasse zu schnell unterwegs war. Noch ein Rennen.

Auf der Fahrt zurück ins Hotel habe ich erst Ronan Morgan von der FIA und dann Mohammed Ben Sulayem angerufen. Ronan war Mohammeds Copilot in dessen Rallye-Zeit und heute ist er seine rechte Hand. Ich habe mich bei keinem der beiden zurückgehalten und ihnen meine ehrliche Meinung gesagt. Am Ende des Tages hätten die Fehler, die von Mitarbeitern der FIA gemacht wurden und die Tatsache, dass ein Fahrer zwei Stunden lang mitten auf der verdammten Strecke und umgeben von Tausenden Fans sitzen gelassen wurde, Haas mehrere Millionen Dollar kosten können. Wenn AlphaTauri zudem im letzten Rennen Punkte holt und wir nicht, dann könnten uns diese Versäumnisse weitere zehn Millionen Dollar kosten. Das ist schon eine ernste Sache. Das Debakel mit der Spiegelei-Flagge war von Anfang an ein Witz, und wenn ich mich beschwert habe, konnte die jeweilige Entscheidung kein einziges Mal von einem FIA-Mitarbeiter gerechtfertigt oder zufriedenstellend begründet werden. Heute war es genau dasselbe. Weder Ronan noch Mohammed konnten die Entscheidungen ihrer Angestellten rechtfertigen – und zwar in keinem einzigen der Punkte, die ich bemängelte. Was sagt uns das? Wir sind hier bei der Formel 1, verdammt noch mal! Nicht bei der Formel irgendwas oder einem netten regionalen Rennen. Nun gut. Ich habe ihnen gesagt, dass ich mich mit beiden in Abu Dhabi zusammensetzen und eine Lösung finden will, denn den aktuellen Stand kann und werde ich nicht akzeptieren, auf keinen Fall.

Ich gebe Ihnen ein Beispiel dafür, wie unbeständig die Dinge geworden sind. Erinnern Sie sich an die Strafe, die Alonso bekam, als wir uns über seinen Spiegel beschwerten, sodass wir einen Platz nach vorne rückten und extra Punkte holten? Nun, Alonso und Alpine haben gegen diese

Entscheidung Einspruch erhoben und die Kommissare haben klein beigegeben. Es war einfach unglaublich. Als wir die ursprüngliche Beschwerde einlegten, war uns klar, dass der Renndirektor keine Minute mehr als eine Stunde gegeben hatte, um offizielle Beschwerde einzulegen – und wir hielten uns an den Zeitplan. Die Regeln besagen, dass Beschwerden innerhalb von 30 Minuten ab Ende des Rennens einzureichen sind (was Alpine als Grund für ihre Beschwerde nutzten), aber wenn der Renndirektor dir eine Stunde gibt, dann nimmst du ihn beim Wort. Was mich wirklich stört, ist die Tatsache, dass der Renndirektor bei der einberufenen Sitzung leugnete, uns eine Stunde gegeben zu haben, wo wir es doch alle gehört hatten, und dann entschuldigte er sich nicht einmal dafür. Er ist der Renndirektor, verdammt noch mal! Wenn er gesagt hätte, „Nun gut, Herrschaften, ich fürchte, ich habe Mist gebaut“, dann hätten wir das akzeptiert. Ich wäre zwar immer noch sauer gewesen, aber ich hätte es akzeptiert. Fakt ist jedoch, dass er nichts in diese Richtung gesagt oder unternommen hat.

Okay, ich werde in 30 Minuten abgeholt, um meinen Flieger nach Dubai zu erwischen (von dort fahren wir mit dem Bus nach Abu Dhabi), deshalb mache ich mich lieber auf die Socken. Ich habe übrigens noch immer einen Husten.

Was für ein Wochenende! Es hat wirklich alle Stücke gespielt.

SAISONFINALE

Dienstag, 15. November 2022 –
Yas Marina Circuit, Yas Island, Abu Dhabi

17.00 Uhr

Ich glaube, ich hatte etwas Ähnliches wie vor ein paar Wochen. Zwar nicht ganz so schlimm, aber im Flugzeug habe ich bis Dubai durchgeschlafen (zehn Stunden), dann auch im Bus nach Abu Dhabi und dann weitere sechs Stunden, als wir im Hotel ankamen. Jetzt geht es mir gut, aber ich hatte definitiv einen Virus.

Es gibt große Neuigkeiten bezüglich Haas: Gene und ich haben beschlossen, Mick nächstes Jahr und die Folgejahre nicht mehr unter Vertrag zu nehmen und stattdessen Nico Hülkenberg zu verpflichten. Mir ist klar, dass diese Entscheidung bei einigen Leuten nicht gut ankommen wird, aber wie ich bereits mehrfach erwähnt habe, muss ich im Sinne des Teams meine Entscheidungen treffen. Und im Moment denke ich einfach, dass das Team von einem Fahrer mit Erfahrung profitiert – vor allem, wenn wir nächste Saison weiterkommen wollen. Ich glaube, Mick ahnt bereits etwas und soweit ich weiß, hat ihn Mercedes als Reservefahrer für das kommende Jahr im Visier. Da es keine Vollzeit-F1-Fahrerpositionen zu besetzen gibt, ist das die nächstbeste Option. Ich hoffe für ihn, dass es klappt.

Im Gegensatz zu dem, was viele Leute glauben, mag ich Mick und ich bleibe dabei, wir haben ihn in seiner Zeit bei Haas immer unterstützt. Könnten wir manchmal einen besseren Job gemacht haben? Ja, sicher.

Niemand ist perfekt. Ich klinge schon, als würde ich hier eine verdammte Stellungnahme abgeben, aber es ist die Wahrheit und ich hoffe, Mick kann bestätigen, dass wir ihn immer unterstützt haben. Es war für alle eine schwierige Situation und manchmal auch recht politisch (speziell gegen Ende hin). Die Medien waren nicht unbedingt hilfreich.

Diese Ankündigung wird vermutlich hohe Wellen schlagen, aber ich bin bereit, mich dem Sturm zu stellen. Ich habe in meiner bisherigen Karriere schon viel schwierigere Entscheidungen treffen und mich mit weitaus mehr Mist auseinandersetzen müssen, als die deutschen Medien oder Micks Onkel mir je vorwerfen könnten. Ich glaube, mein Auftreten als ewiger Joker verleitet dazu, mich falsch einzuschätzen. Die Leute denken, ich sei ein Clown ohne Tiefgang. Aber ich arbeite bereits seit über 30 Jahren im Motorsport und habe doch ein bisschen Ahnung vom Geschäft. Ich habe es bereits gesagt und werde es wieder sagen: Dieses Team bedeutet mir alles und ich bin bereit, es gegen alles und jeden zu verteidigen. Man darf mich nur nicht verärgern, so einfach ist das. Sollten Sie mich jemals wütend erleben, dann werden Sie mich vermutlich nicht mehr mögen.

Mit Nico führen wir schon seit einer Weile Gespräche. Ich glaube, was wir brauchen ist ein Fahrer, der Erfahrung mit mehreren Teams hat – so wie Nico eben. Er ist außerdem ein guter Qualifier und sehr beständiger Rennfahrer. Es wird Stimmen geben, die sagen, er sei zu alt und außerdem seit drei Jahren nicht mehr in Vollzeit gefahren, aber das interessiert mich überhaupt nicht. Wenn ich nicht der Meinung wäre, dass er für den Job geeignet sei, dann würde ich ihn nicht in Erwägung ziehen. Und er zeigt großes Interesse. Als Reservefahrer, wie Nico einer bei Aston Martin war, kann man gut leben. Die Bezahlung ist normalerweise anständig (außer bei Gene und bei mir) und am Ende des Tages muss man nicht besonders viel leisten. Ich wollte sehen, wie interessiert Nico tatsächlich an einer Festanstellung ist und habe ihn daher nach unserem ersten Gespräch nicht angerufen. Ich dachte, *Wenn er diesen Job wirklich will, dann ruft er mich an*. In der folgenden Woche muss er mich mindestens zehnmal angerufen haben. Es kam fast so weit, dass ich ihm sagte, er solle sich verpissen. Nachricht angekommen!

So viel dazu. Jetzt mache ich mich lieber auf den Weg ins Hotel und ins Bett. Morgen erwartet uns ein großer Tag.

Mittwoch, 16. November 2022 – Yas Marina Circuit, Yas Island, Abu Dhabi

17.00 Uhr

Ich habe vorhin mit Mick gesprochen. Es war kein einfaches Gespräch, aber ich habe unsere Position dargestellt und so gut wie möglich erläutert, weshalb wir uns trennen wollten. Er ist für sein junges Alter ziemlich reif und blieb während des Gesprächs ruhig und respektvoll. Ich glaube, er hat das Gefühl, dass er dieses Jahr wirkliche Fortschritte gemacht hat und das führt natürlich zur Enttäuschung. Diese Fortschritte waren aber leider weder schnell noch beständig genug für uns, und das ist der Grund dafür, dass wir ihm keine Vertragsverlängerung anbieten. Ich wünschte, ich könnte etwas anderes sagen, aber so ist es nun mal. Es wird Leute geben, die glauben, dass wir unsere Entscheidung basierend auf den Unfällen getroffen haben, aber das stimmt nicht – auch wenn sie natürlich eine Rolle gespielt haben. Sie waren nicht zuletzt ein Resultat fehlender Erfahrung und wir können es uns nicht leisten, Mick die Zeit zu geben, die er braucht, um wirkliche Fortschritte zu machen. Vor ein paar Jahren musste ich ähnliche Gespräche mit Kevin und Romain führen. Die Gründe dafür waren zwar andere, aber leicht war es auch nicht – aber getan werden musste es trotzdem.

Morgen machen wir unsere Entscheidung öffentlich und bis dahin hat jeder genug Zeit, sich vorzubereiten.

Donnerstag, 17. November 2022 – Yas Marina Circuit, Yas Island, Abu Dhabi

16.00 Uhr

Ich bin endlich wieder ich selbst – wurde auch verdammt noch mal Zeit. Als Stuart vorhin mit unserer Entscheidung an die Öffentlichkeit gegangen ist, ist die Presse durch die Decke gegangen und ich habe seither nonstop Interviews gegeben. Anscheinend ist es eine gute Idee, die sozialen Medien im Moment zu meiden, speziell für Haas-Fans und für Günther Steiner. Es scheint Leute zu geben, die vergessen haben, dass Micks Vertrag ausgelaufen ist und es unser einziges Vergehen war, diesen Vertrag nicht zu verlängern. Wir schulden Mick keinen Sitz im Cockpit für nächstes Jahr. Unserer Meinung nach hat er nicht genug getan, um einen neuen Vertrag zu rechtfertigen und daher beenden wir die Zusammenarbeit. Dinge ändern sich und die Welt dreht sich trotzdem weiter.

In den letzten paar Jahren sind die sozialen Medien zunehmend aggressiver geworden, was persönliche Angriffe angeht. Ich nehme an, das hat nicht zuletzt mit *Drive to Survive* zu tun, zumindest teilweise. Einige der Dinge, die uns nach der Episode mit Uralkali und Mazepin vorgeworfen wurden, waren einfach nur schrecklich. Zum Glück verbringe ich nicht viel Zeit in den sozialen Medien, aber glaubt man Stuart und seinem Team, dann wird es seit einiger Zeit laufend schlimmer. Meiner Meinung nach benehmen sich echte F1-Fans nicht so. Sicher, manchmal beklagen sie sich, das tun wir doch alle, wenn die Dinge nicht nach unserem Willen laufen. Aber sie verlieren dabei nicht ihren Anstand. Ich hoffe, ich liege mit dieser Annahme richtig, denn wenn echte F1-Fans übergriffig wie diese Idioten im Internet werden, dann ist das echt traurig für den Sport.

In den bisherigen Interviews haben die meisten Leute Verständnis für unsere Entscheidung gezeugt. Das reicht aber leider noch nicht für eine gute Geschichte aus. Eine gute Geschichte sieht anders aus: Der arme Mick wird vom bösen Günther schlecht behandelt. Ist schon okay, ich kenne das Spiel. Wenn Mick mit Nachnamen nicht Schumacher hieße, dann würde sich niemand für das Vertragsende interessieren. Er heißt jedoch Schumacher und das sorgt für Interesse. Verstehen Sie mich nicht falsch, einen siebenfachen Weltmeister zum Vater zu haben, verursacht einiges an Druck und ich finde, dass Mick das im Allgemeinen wirklich gut meistert. Sein Gefolge und seine Unterstützer meistern es aber weniger gut. Er kann nichts

dafür, dass wir jetzt angegriffen werden. Auch das hängt mit seinem Nachnamen zusammen. Wenn du ein Schumacher bist, dann ist dir die Unterstützung der Öffentlichkeit einfach sicher, komme, was wolle.

Um ehrlich zu sein, finde ich die Manager der Fahrer dieser Tage ganz allgemein ziemlich frustrierend. Kann sein, dass ich mir mit dieser Aussage keine Freunde mache, doch so ist es nun mal, auch wenn es nur meine persönliche Meinung ist. So wie ich das sehe, tanzen diese Manager oft nach jemandes anderen Pfeife anstatt das zu tun, was sie tun sollten, nämlich die Fahrer zu managen und immer den bestmöglichen Deal für diese herauszuholen.. Es ist beinahe so, als hätten sie vergessen, wie dieser wichtige Teil ihres Jobs aussieht. Oder ist es so, dass sie keine Lust darauf haben? Vielleicht haben sie auch einfach nur Angst.

Ich habe mich mit einem Freund, der auch in der F1 arbeitet, über dieses Thema unterhalten. Ich kann seinen Namen hier nicht nennen, aber sein Englisch ist viel besser als meins und er nennt es den „path of least resistance", also den Pfad des geringsten Widerstands. Ich gebe Ihnen ein Beispiel, kein spezifisches, sondern ein eher generelles: Wenn ein Fahrer sagt, er möchte einen Overall, der die falsche Farbe für das Team hat, dann würden einige dieser Manager das Team bitten, die Farbe zu wechseln, anstatt den Fahrer aufzuklären, dass das weder geht noch in seinem Interesse ist.

Ich möchte nicht wie ein alter Depp klingen, der meint, in der guten alten Zeit sei alles besser gewesen (denn das war es nicht!), aber als ich in der Formel 1 angefangen habe, waren die Manager wie eine natürliche Verlängerung der Fahrer, die sie vertraten. Und anstatt immer und überall nur zuzustimmen, hatten sie wirklich die Interessen der Fahrer im Sinn. Sie hatten weder ein Problem damit, ihren Fahrern die Meinung zu sagen, noch ihnen auch mal Wünsche auszuschlagen. Heute hingegen kommt ein Manager sofort angerannt, wenn ein Fahrer nicht zufrieden ist. „Mein Fahrer ist nicht zufrieden", heißt es dann. Früher wurde versucht herauszufinden, weshalb der Fahrer nicht zufrieden war, und dann wurde eine Lösung gefunden. Manchmal war das Team Teil dieser Lösung und manchmal nicht. Was ich damit sagen will: Es war Aufgabe der Manager, den Fahrer zufriedenzustellen – nicht die des Teams.

Mir ist schon klar, dass sich die Dinge geändert haben und dass es nicht mehr reicht, wenn sich nur eine Person um den Fahrer kümmert. Allerdings wäre es nicht zu viel verlangt, wenn es mehrere Leute – oder noch besser, ein ganzes Team – gäbe, das sich wirklich um den Fahrer kümmert, anstatt immer nur zu katzbuckeln.

Wie viele Menschen schlussendlich an der Karriere eines Rennfahrers beteiligt sind, nimmt auch Einfluss auf die Beziehung mit dem Teamchef. Sie erinnern sich sicher an Michael Schumacher und Jean Todt? Diese Art der Dynamik gibt es nicht mehr und selbst damals war sie nur möglich, weil Michael so verdammt erfolgreich war. Ich glaube, als Mick zu Haas kam, hofften einige Leute, dass sich diese Geschichte wiederholen würde. Aber die Zeiten haben sich geändert – und zudem fehlen auch einige Weltmeistertitel.

Heutzutage sind Manager wirklich gut darin, das Team zu beschuldigen, wenn etwas falsch läuft. Darin sind sie richtig gut – wieder einmal ist es der Pfad des geringsten Widerstands. Zugleich vermitteln sie dem Fahrer damit das Gefühl, dass sie sich um seine Anliegen kümmern. Wenn ich etwas falsch mache, kann ich nicht einfach Ayao oder Pete oder Gene Haas beschuldigen. Ich suche die Schuld bei mir selbst und übernehme die volle Verantwortung.

Was mich hin und wieder zum Lachen bringt, ist die Sprache der Fahrer. Über die Jahre habe ich mit meinen Kollegen und anderen Teamchefs zahlreiche Diskussionen darüber geführt. Wenn ein Fahrer ein gutes Ergebnis einfährt, dann heißt es in den anschließenden Interviews immer „ich“. Fährt er ein miserables Ergebnis ein, dann heißt es stattdessen „wir“. Ich bin mir nicht sicher, ob das angelernt oder natürlich ist, aber es ist auf jeden Fall clever. „Wer zur Hölle ist ‚wir’?“ hat mich ein Teamchef einmal gefragt. „Sitzt sonst noch jemand in dem verdammten Cockpit?“

Ich habe viel in den Medien darüber gelesen und gehört, dass Mick einen Sitz im Cockpit bei der F1 verdient. Was für ein Haufen Bullshit! Niemand verdient einen Sitz im Cockpit, genauso wenig wie jemand das Recht auf einen Sitz im Cockpit hat. Wenn du gut genug bist und dafür kämpfst, könntest du das Glück haben, einen Sitz zu ergattern, aber das

heißt noch lange nicht, dass du ihn dir verdient hast. Wenn du ihn bekommst, dann hast du ihn dir erworben, so einfach ist das.

Wenn wir als Team etwas anders machen wollen, warum müssen wir dafür um Erlaubnis bitten? Die Antwort ist ganz einfach: müssen wir nicht. Und je früher die Leute kapieren, dass wir einfach von unseren Rechten Gebrauch gemacht haben, umso besser.

Ich habe noch nichts von Micks Onkel gehört. Vor ein paar Tagen hat er sich wieder einmal bei den Medien über mich beschwert. Er sagte, ich zitiere: „Steiner kommt nicht damit klar, dass jemand anderes bei Haas im Fokus steht. Er ist sehr, sehr gerne derjenige, der im Vordergrund steht.“ Halleluja! Was glaubt er denn? Dass ich für *Drive to Survive* erfunden wurde? Ich kann nichts dafür, dass die Leute mich kennen und habe nicht bewusst nachgeholfen. Ehrlich, wie kann man nur so blöd sein?

Einer der Journalisten, mit denen ich vorhin gesprochen habe, hat die Aussagen von Micks Onkel wiederholt und mir das Recht auf eine Erwiderung eingeräumt. Was für eine Zeitverschwendung! Es ist verdammt noch mal unglaublich! Es könnte mich nicht weniger interessieren, ob Mick, ich oder Martin Brundle im Fokus stehen! Alles, was mich interessiert, ist, ob die Leute, die für Haas fahren, auf der Strecke eine gute Leistung erbringen oder nicht. Wenn das alles ist, was Micks Onkel dazu einfällt, dann sollte er seinen Mund halten, denn Schlagzeilen macht er damit keine. Das hat übrigens überhaupt nichts mit Mick zu tun. Er und ich haben kein Problem.

Einige Journalisten haben einen Streit zwischen Nico und Kevin aus dem Jahr 2017 ausgegraben. Ich glaube, es war in Ungarn. Wenn die beiden einander hassen würden, hätte ich zweimal darüber nachgedacht, Nico an Bord zu holen, aber soweit ich weiß, ist alles gut. Sie müssen nicht die besten Freunde sein, solange sie respektvoll miteinander und mit dem Team umgehen. Was ihre Fähigkeiten und Erfahrung anbelangt, sind sie als Fahrer ziemlich auf demselben Level. Ich bin schon gespannt, wie sich das kommende Jahr entwickeln wird. Ich kann es kaum erwarten!

Freitag, 18. November 2022 –
Yas Marina Circuit, Yas Island, Abu Dhabi

8.00 Uhr

Heute findet eine Sitzung der F1-Kommission statt. Wenn Sie jetzt mein Gesicht sehen könnten, wüssten Sie, dass ich voller Vorfreude bin. Ehrlich gesagt, habe ich im Moment null Lust darauf. Haben Sie eine Vorstellung, wie lang so eine Sitzung dauert? Ungefähr vier Stunden! Vier verlorene Stunden! Ich versuche, abgesehen von der Flasche Wasser und dem bequemen Sessel, der uns geboten wird, einen weiteren positiven Aspekt zu finden, aber mir fällt keiner ein.

Wow, dieses Wochenende sind echt viele Leute hier. Ich weiß, ich wiederhole mich, aber aufgrund der Ereignisse rund Mick und Nico sind mir die Massen bis jetzt nicht wirklich aufgefallen. Wenn sich die Dinge so weiterentwickeln wie in den letzten paar Jahren, dann kann ich mir gut vorstellen, dass jeder Grand Prix eines Tages ebenso großer Zuschauermagnet wird wie Mexiko. Darauf muss man sich natürlich einstellen. So gerne wir auch mit den Fans interagieren, sollte das nicht unseren eigentlichen Job nachteilig beeinflussen. Ich kann es mir nicht leisten, jedes Mal 20 Minuten meiner Zeit auf dem Weg aus der Garage oder ins Büro zu verlieren. Vielleicht sollte ich das bei der Sitzung der F1-Kommission ansprechen. Das würde zumindest verhindern, dass ich vor Langeweile einschlafe!

9.30 Uhr

Die Nachwehen von gestern sind nach wie vor spürbar, aber zumindest wurden ein paar interessante Fragen gestellt. Ein Journalist wollte wissen, ob ich denke, dass Mick das Zeug zu einem außergewöhnlichen F1-Fahrer hat und ich antwortete mit einem Ja. Danach wiederholte ich meine Erklärung, dass wir versuchen müssen, in der kommenden Saison zwei Schritte vorwärts zu kommen, dass wir aber womöglich zwei Schritte

rückwärts machen würden, wenn wir weiter darauf warteten, dass Mick sich entwickelt und verbessert. Was, wenn es nie so weit kommt? Ich glaube zudem, dass Mick sich in einer Art Komfortzone befunden hat, auch wenn ich das dem Journalisten nicht gesagt habe. So in der Art, *Die Dinge laufen ganz okay, es geht mir gut*. Ich will damit nicht sagen, dass er bewusst auf das Bremspedal getreten ist – im übertragenen Sinne gesprochen – allerdings hätte er sich aber auch mehr anstrengen können. Lässt man einmal die Ausfälle und den Grand Prix von Saudi Arabien, bei dem er nicht am Start war, außer acht, dann war Mick tatsächlich in zwölf von 17 Rennen schneller als Kevin. Zwar nur knapp, aber trotzdem schneller. Allerdings schaffte er es kein einziges Mal, sich im Qualifying so gut wie Kevin zu schlagen oder auch nur annähernd so viele Punkte zu holen. Und dann sind da natürlich noch die Unfälle. Ich wünschte, ich könnte sie ignorieren, aber das geht nicht. Mit Grosjean war es manchmal ganz ähnlich, immer ein bisschen unberechenbar. Er war schnell und an guten Tagen war er ein echter Überflieger. In Sachen Schnelligkeit kann Mick mithalten, aber Überflieger ist er – zumindest aktuell – keiner. Ich glaube, im Moment belaufen sich die durch Micks Unfälle verursachten Kosten auf über zwei Millionen Dollar. Aber Hauptsache, wir sind die Schuldigen.

Ich mag zwar der Teamchef sein, aber diejenigen, die unser Team wirklich pushen, sind die Fahrer. Wir statten sie mit dem erforderlichen Werkzeug aus, aber sie sind diejenigen, die Punkte holen, die (hoffentlich) sicherstellen, dass wir konkurrenzfähig bleiben und die dafür sorgen, dass wir beim nächsten Rennen wieder dabei sein wollen. Ohne die Fahrer sind wir nichts und Gene und ich sind es jedem einzelnen bei Haas F1 schuldig, sicherzustellen, dass wir die besten Fahrer, die wir uns leisten können, im Cockpit haben. Nico wird Kevin pushen und umgekehrt ist es genauso. Lassen Sie sich eines gesagt sein: Nächste Saison werden wir einen neuen Kevin Magnussen zu sehen bekommen.

Aber genug davon. Ich mache mich jetzt besser auf den Weg zur Sitzung.

21.00 Uhr

Wow! Ich habe es geschafft, die ganze Sitzung über wach zu bleiben, und das ganz ohne Drogen oder sonstige Hilfsmittel. Zuerst gab es eine Ansprache des FIA-Präsidenten Mohammed Ben Sulayem, in der er allen zu einer hervorragenden Saison gratuliert hat. Dann gab es eine Ansprache von Stefano, in der er allen zu einer hervorragenden Saison gratuliert hat und dann wurde endlich Tacheles geredet. Dabei wurden Themen wie Tyre Blankets (die FIA möchte ab 2024 Tyre Blankets, also elektrisch erhitzte Decken, die genutzt werden, um die Reifen aufzuwärmen, entfernen, aber eine endgültige Entscheidung steht noch aus, da man die Rückmeldung der Fahrer abwarten möchte) ebenso angesprochen wie die DRS-Aktivierung nach dem Start, Neustart oder Safety Car (die Kommission hat einem Vorschlag zugestimmt, nachdem eine Methode, mit der das Feld näher beieinander gehalten werden kann, ebenso beurteilt werden soll wie ein geringerer Abstand zwischen den Fahrern durch die DRS-Aktivierung zu Beginn des Rennens beziehungsweise während des Sprints oder eines Neustarts nach dem Safety Car). Auch Parc Fermé für Veranstaltungen mit einem Sprint wurde angesprochen (wir haben diskutiert, wie sich die Abläufe vereinfachen lassen) ebenso wie zulässige Unfallschäden (das System für die Handhabung von Unfallschäden während eines Sprints wurde vereinfacht) und technische sowie finanzielle Reglements. Es ging außerdem um die Einführung stärkerer Roll Hoops zum Schutz der Fahrer ab 2024. Na, schon gelangweilt? Könnten Sie sicherstellen, dass Sie bei diesen Themen nicht einschlafen, wenn Sie eine Saison, wie ich sie erlebt habe, hinter sich hätten? Bestimmt nicht! Ich habe echt übermenschliche Kräfte, wie es scheint.

Bei all diesen spannenden Themen hätte ich fast vergessen, Ihnen vom freien Training zu erzählen, das heute stattgefunden hat. Es lief nicht nach Wunsch, sagen wir mal so. Kevin erlitt in beiden Sessions einen Schaden an seinem Boden und erreichte nicht das gewünschte Tempo und auch wenn Pietro in FP1 eine gute Leistung abgeliefert hat, lief es beim letzten Durchgang nicht wie geplant für ihn. Immerhin schaffte er P15 in der Zeiterfassung. Nächsten Dienstag absolviert er mit Nico hier vor Ort einige Testfahrten, sodass der heutige Tag eine gute Vorbereitung darauf war. Mick übernahm in FP2 und brauchte nur ein paar Runden, um sich an die Strecke

zu gewöhnen. Auch er hatte mit einem zu geringen Tempo zu kämpfen und das ist etwas, woran wir jetzt arbeiten müssen.

Aber jetzt reicht’s erst mal. Ich bin müde.

Sonntag, 20. November 2022 – Yas Marina Circuit, Yas Island, Abu Dhabi

18.00 Uhr

Es gibt Neuigkeiten: Wir haben den achten Platz in der Konstrukteursmeisterschaft geholt. Das war zuletzt unser großes Ziel und so können wir uns zum Ende der Saison über einen kleinen Triumph freuen. Die Erfahrung selbst war weniger positiv, da will ich ganz ehrlich sein. Was mich am meisten gestört hat, war die Tatsache, dass wir keinen Einfluss auf die Geschehnisse hatten. Es ist kein gutes Gefühl, wenn man machtlos ist und sich sozusagen nicht mit seinen eigenen Waffen zur Wehr setzen kann. Alles, was wir tun konnten, war, an der Boxenmauer und in der Garage zu sitzen und darauf zu hoffen, dass es keinen Unfall geben würde, der Tsunoda zu Punkten verhelfen könnte. Wenn es Hoffnung ist, die man sucht, dann geht man besser in die Kirche! So eine Situation möchte ich eigentlich nicht noch mal erleben.

22.00 Uhr

Ich hatte die Wahl zwischen einem Flug ab Abu Dhabi um drei Uhr morgens oder einem am Nachmittag, und ich habe mich für ersteres entschieden. Ist sicher nicht die gesündeste Wahl, aber ich will einfach nur so schnell wie möglich nach Hause. Das bringt aber mit sich, dass ich in Frankfurt umsteigen muss, verdammt. Muss das wirklich sein, wo ich doch in Deutschland momentan sicher Staatsfeind Nummer eins bin.

Wie dem auch sei, ich werde jetzt Gertie und Greta anrufen, dann duschen, packen und mir überlegen, was ich in Frankfurt anstellen kann.

Dienstag, 22. November 2022 –
Steiner Ranch, North Carolina, USA

11.00 Uhr

Jetzt werden Sie sicher lachen. Sie dachten doch bestimmt, ich mache Spaß, als ich sagte, dass ich am Flughafen in Frankfurt eventuell Probleme kriegen würde. Ich meinte es aber ernst. Michael wird dort richtiggehend verehrt und als sein Sohn gilt dasselbe für Mick. In den Augen eines Deutschen war es ein richtiger Affront, Micks Vertrag nicht zu verlängern.

Ich habe sichergestellt, dass ich keine mit Logos versehene Kleidung trug und nahm auch meine Sonnenbrillen nicht ab. Trotzdem steuerten ungefähr 30 Sekunden, nachdem ich aus dem Flieger gestiegen war, vier Männer auf mich zu. Ich dachte schon, *Halleluja, jetzt geht's los. Schon wieder ein paar Leute, die der Meinung sind, ich schulde Mick etwas*. Wissen Sie, was tatsächlich passiert ist? Sie schüttelten mir der Reihe nach die Hand und gratulierten mir zur Pole Position in Brasilien, ohne Mick mit auch nur einem Wort zu erwähnen.

Ich habe den Herausgebern versprochen, dass ich das Buch heute abliefere und sie baten mich, einen Ausblick darauf zu geben, was meiner Meinung nach in den nächsten fünf Jahre mit Haas und der Formel 1 passieren wird. Ich meinte darauf, „Das ist nicht euer Ernst, oder? Nichts, was ich vorhergesagt habe, ist jemals eingetreten – ganz im Gegenteil. Glaubt mir, das ist keine gute Idee!" „Schreib es trotzdem auf", sagten sie.

Fangen wir mit der F1 an. Ich glaube nicht, dass sich großartig viel verändern wird, um ehrlich zu sein. Es ist ganz offensichtlich, dass der Sport als Ganzes sich die aktuelle Situation vor Augen führen und dann an Feinheiten arbeiten muss, um das Wachstum zu bewältigen. Das passiert nicht einfach so über Nacht. Es wird vielleicht ein, zwei weitere Rennen im Veranstaltungskalender geben und ein oder zwei Teams könnten möglicherweise den Besitzer wechseln. Ich habe zwar gesagt, dass der einfachste Weg in die F1 über den Kauf eines Teams ist, aber was, wenn niemand verkauft? Wenn das der Fall ist, dann glaube ich, dass die F1

vermehrt Lizenzanträge von prominenten Investoren mit viel Geld, viel Einfluss und jeder Menge Ressourcen erhalten wird. Darauf können Sie wetten!

Und wo wird Haas in fünf Jahren sein? Ich bin bis dahin vermutlich tiefgefroren, damit ich nicht mehr so viel Mist erzählen kann, Conor McGregor wird das Team für eine Milliarde Dollar von Gene gekauft haben und unsere Boliden werden außergewöhnlich sein. Micks Onkel ist Teamchef, Mick und Nikita sind die Fahrer, Fred ist das Maskottchen, Mattia liefert den Wein und Toto ist für die Sponsoren zuständig. So sieht das ideale Szenario aus, zumindest, wenn es nach den Medien geht.

Dann erzähle ich Ihnen jetzt mal, was ich wirklich denke.

Erstens einmal glaube ich, dass die Zukunft für Haas (und jedes andere Team in der Startaufstellung) wirklich gut aussieht und ich glaube, dass wir in fünf Jahren ein erfolgreiches und profitables Unternehmen sein werden. Und falls das wirklich eintreffen sollte, gibt es doch keinen Grund aufzuhören, oder? Als ich zum ersten Mal mit verschiedenen Leuten über die Möglichkeit, ein F1-Team auf die Beine zu stellen, gesprochen habe, war die Formel 1 im Grunde genommen eine Plutokratie und das wiederum war der Grund, weshalb es im Mittelfeld und weiter hinten in der Startaufstellung immer so viel Bewegung gab. Solange du nicht ganz vorne mitgemischt hast, hast du mit ziemlicher Sicherheit einen Haufen Geld verloren, was dazu geführt hat, dass die Leidenschaft ziemlich schnell verpufft ist. Erinnern Sie sich daran, dass ich erzählte, wie niemand Manor kaufen wollte, nicht mal zum Spottpreis von einem Pfund? Es war wie eine geschlossene Gesellschaft. Die großen Teams wurden reicher und die armen Teams wechselten entweder den Besitzer oder lösten sich irgendwann in Luft auf. Selbst, wenn wir die Infrastruktur gehabt hätten, um vollkommen autark zu funktionieren, hätten wir mit etwas Glück maximal zwei Saisonen überlebt. Der einzige Weg, für uns zumindest, war über Ferrari.

Obwohl es uns mittlerweile seit fast zehn Jahren gibt (acht davon in der Startaufstellung), sind wir nach wie vor das jüngste Team in der F1 und so schließt sich der Kreis. Im Gegensatz zu damals oder sogar vor 20 Jahren haben wir jetzt zehn Teams, die gut dastehen, sodass sie vermutlich noch lange Zeit überleben werden. Das ist jedoch nicht das eigentliche Ziel,

zumindest nicht für mich. Ich bin hier für den Wettkampf – und nichts anderes.

Als Gene und ich anfangs zusammenarbeiteten, hatten wir einen Fünfjahresplan, der uns in die Formel 1 und eine stabile Lage bringen sollte. Hat man das einmal geschafft, dann nützt kein Fünfjahresplan etwas, denn die Dinge verändern sich laufend. Sehen Sie sich die Formel 1 von heute an. Wer hätte vor fünf Jahren gedacht, dass 2023 selbst eines der kleineren Teams eine halbe Milliarde Dollar wert sein würde? Hätte man das vor fünf Jahren laut ausgesprochen, dann wäre man maximal ausgelacht worden. Und vor zehn Jahren wäre man wegen so einer Aussage vermutlich überhaupt gleich angezeigt worden. Vergessen Sie dabei nicht, dass es in diesen letzten fünf Jahren außerdem auch noch eine Pandemie gab. Wie zum Teufel haben wir es nur bis hierher geschafft?

Eines Tages werde ich zu alt für dieses Geschäft sein und mein Traum ist es, dass Haas F1 bis dahin sowohl auf als auch abseits der Strecke ein voller Erfolg ist. Aber wer weiß schon, ob ich so lange durchhalte? Gene könnte sich jederzeit dazu entschließen, das Team zu verkaufen und wenn das passiert, dann muss ich mir vermutlich einen neuen Job suchen. Ich würde ihm keine Vorwürfe machen – immerhin ist er derjenige, der das Risiko einging. Warum also nicht auch die Früchte des Erfolgs ernten?

Auch wenn ich Verständnis dafür hätte, ist es nicht das, was ich mir wünsche. Gene, wenn du das also liest, dann sei doch so gut und mach keine Dummheiten! Wenn Haas F1 aktuell eine halbe Milliarde Dollar wert ist, dann überleg nur, wie viel das Team wert sein könnte, wenn ich meine Arbeit hier erledigt habe.

Hm, vielleicht doch keine so gute Idee. Aber im Ernst, wenn ich aufhöre oder wenn Gene das Team verkauft, dann wollen wir sicherstellen, dass jeder Angestellte von Haas F1 nicht nur Teil einer Erfolgsgeschichte ist, sondern sich auch seines Jobs sicher sein kann.

Wenn Ferrari morgen verkünden würde, dass sie uns mit einer Frist von drei Jahren die Partnerschaft aufkündigen und wir danach alleine dastehen, dann wäre ich nicht gerade erfreut, aber ich denke, dass wir es überleben würden. Natürlich müssten wir sehr vorsichtig sein. Wir müssten unsere eigenen Getriebe und unsere eigene Aufhängung bauen. Das klingt weniger

umfangreich als es ist, das können Sie mir glauben. Ich würde zumindest mittelfristig gerne mit Ferrari weiterarbeiten. Wenn etwas funktioniert, sollte man sozusagen nicht hingehen und versuchen, es zu richten.

Unabhängig davon, wie viel das Team im Moment wert sein mag, haben wir gerade eine Pandemie überlebt, aber auch eine Saison, die uns immer wieder zurückgeworfen hat und eine weitere Saison, die mehr Drama bereit hielt als eine mexikanische Seifenoper mit tausend Folgen. Haas muss sich ebenso wie die Formel 1 im Allgemeinen stabilisieren und es wäre gut, wenn wir ein paar Saisonen vor uns hätten, in denen wir uns einfach darauf konzentrieren könnten, besser auf der Strecke zu werden. Denn Rennen fahren ist immerhin alles, was wir wollen, verdammt noch mal! Es wird auch in Zukunft immer mal wieder kleinere und größere Dramen geben, aber hoffentlich nichts im Ausmaß einer Pandemie oder großer Nationen, die mit R anfangen.

Nun gut, ich glaube, es ist Zeit, dieses Buch zu Ende zu bringen. Sie haben mittlerweile ohnehin genug von meinem Gejammer. Dann geht es Ihnen wie mir! Es war absolut unbeabsichtigt, aber ich könnte keine bessere Saison gewählt haben, um diese Art Tagebuch zu schreiben. Die Tatsache, dass wir nach einigen schlechten Jahren mit einem ziemlich soliden Boliden aufwarten konnten, war interessant genug, aber ich hätte mir nie träumen lassen, dass die Saison so dramatisch werden würde. Was für ein Glück! Ich sollte gleich das doppelte für dieses Buch verlangen.

Also, lassen Sie mich kurz zusammenfassen:

Noch bevor die Saison überhaupt losging, mussten wir uns von einem Fahrer und einem Titelsponsor trennen (was einfach nur fantastisch war), haben einen Mini-Wikinger fürs Cockpit angeheuert, den wir bereits recht gut kannten, holten in unserem ersten Rennen Punkte, holten in unserem zweiten Rennen Punkte, hatten zahlreiche Auseinandersetzungen mit den deutschen Medien, qualifizierten uns auf P4 im Sprintrennen in Imola, haben uns mit Miami angefreundet, Conor McGregor, der ein absoluter Haas-Fan ist, in Monaco getroffen, Doppelpunkte in zwei aufeinanderfolgenden Rennen – eins davon in Silverstone – eingefahren, genügend Spiegelei-Flaggen erhalten, um damit die Vereinigten Staaten abzudecken, eine riesengroße Wut auf die FIA entwickelt, ein bisschen zu

viel Wein mit Mattia von Ferrari getrunken, Fred von Alfa verarscht, Zigarren mit einem Freund geraucht, einen fantastischen neuen Titelsponsor gewonnen, Punkte in unserem Heim-Grand-Prix geholt, Mexiko erneut in den Sand gesetzt, am ersten Grand Prix von Las Vegas teilgenommen, Gordon Ramsay das Fluchen beigebracht, sind in Japan schizophren geworden und haben eine Pole Position in Interlagos geholt. Ich habe vermutlich einiges vergessen, aber das ist schon mal keine schlechte Liste.

Es gab viel Gerede über meinen Managementstil, besonders, seit wir verkündet haben, dass wir Micks Vertrag nicht verlängern werden. Mir werden dazu viele Fragen gestellt. Die Leute wollen in erster Linie wissen, ob ich glaube, dass sich mein Stil mit den Jahren geändert hat, aber ich glaube, das ist nicht der Fall. Ich war immer schon ziemlich direkt und habe mein Gegenüber auch immer dazu aufgefordert, mir die Wahrheit zu sagen und nicht nur etwas, das ich vielleicht hören möchte. Was immer Sie davon auch halten mögen, ich bin jedenfalls zu alt, um mich noch großartig zu ändern. Oder können Sie sich mich in einem Managementkurs vorstellen? Nein, eben, ich auch nicht!

Wir haben dieses Jahr auch ein Teammitglied verloren, was alles andere relativiert. Harvey hat die Formel 1 geliebt und die Tatsache, dass sein Team dieses Jahr Fortschritte gemacht hat, würde ihn sicher mit großer Freude erfüllen. Das zu wissen, hilft allen bei Haas F1. Dieses Buch ist übrigens ihm gewidmet, unserem Freund und Kollegen Harvey Cook.

Na gut, das war’s, ich muss los. Ich habe ungefähr zwei Stunden frei, bevor ich mit den Vorbereitungen für die neue Saison starten muss. Was, Sie glauben mir nicht? Also wirklich. Mittlerweile wissen Sie ja, dass ich nie still sitze. Hat mir Spaß gemacht – Ihnen hoffentlich auch. Und wer weiß? Vielleicht gibt’s ja irgendwann eine Fortsetzung. Ist nicht wirklich schwierig. Ich schreibe nur einfach hin und wieder ein paar Dinge auf, sende alles an den Herausgeber, der es seinerseits an die Anwälte schickt, die sich fast in die Hosen machen. Dann korrigiert noch jemand meine Rechtschreibung, ändert ein bisschen was und versucht, die ganzen Schimpfwörter zu löschen. Aber das wird schwierig.

Alles Gute, you bunch of wankers. Bis zum nächsten Mal!

DANKSAGUNGEN

Als erstes möchte ich James Hogg meinen Dank aussprechen, der die Idee für dieses Buch hatte und mir eine große Hilfe war. Was die Leute nicht alles machen, um eine Woche lang Leeds hinter sich lassen zu können, nicht wahr, Hoggy? Danke dir auf jeden Fall für deine Unterstützung!

Ich möchte mich auch bei Tim Bates von Peters Fraser + Dunlop sowie Henry Vines von Transworld bedanken, die für mich ganze Arbeit geleistet haben. Das weiß ich wirklich zu schätzen.

Ohne *Drive to Survive* hätte mich weder jemand gebeten, ein Buch zu schreiben, noch gäbe es Tausende T-Shirts mit meinem hässlichen Antlitz. Wisst ihr, was ihr damit ins Rollen gebracht habt, Herrschaften? Aber ihr seid gute Jungs und immer für einen Spaß zu haben, daher ein großes Dankeschön.

Wenn man Teil eines Teams ist, ist man auch nur so gut wie die Kollegen im Team. Wir haben das Glück, bei Haas einige der Besten des jeweiligen Fachs zu beschäftigen. Dieses Buch handelt nicht nur von meinem Jahr, es handelt von unserem Jahr und dem Abenteuer, das wir gemeinsam erleben. Euer Einsatz ist unermüdlich und das werde ich euch nie vergessen. Auf uns!

Es gibt eine Person bei Haas, die mich während dieses ganzen Prozesses immer unter Kontrolle halten musste, und das ist unser Kommunikationschef Stuart Morrison. Ohne dich, Stuart, hätte ich es nicht geschafft, daher: Danke.

Als nächstes möchte ich meinem Boss Gene Haas Anerkennung zollen und mich bedanken, dass er mir nicht nur erlaubt hat, dieses Buch zu schreiben, sondern dass er auch nicht verlangt hat, es als Erster lesen zu dürfen. Danke, Gene.

Zu guter Letzt gilt mein Dank meiner Frau Gertie und meiner Tochter Greta. So sehr ich meinen Job auch liebe, seid doch ihr beide der Grund, dass ich stets weiter mache.

BILDNACHWEISE

Mit Ausnahme der folgenden wurden alle Bilder freundlicherweise vom Haas F1 Team zur Verfügung gestellt.

Es wurde alles unternommen, um die Inhaber der Urheberrechte zu kontaktieren und deren Rechte zu wahren. Die Herausgeber entschuldigen sich für allfällige Fehler oder Versäumnisse und bitten gegebenenfalls um Rückmeldung, um diese bei weiteren Ausgaben zu berichtigen.

Bidstrecke Seite 1: Safari Rally, 1992 © McKlein Photography; mit Colin McRae in Monaco, 1999 © Sutton Images; mit Eddie Irvine beim Grand Prix von Frankreich, 2002 © Bryn Lennon/Getty Images; mit Niki Lauda in Silverstone, 2002 © Mark Thompson/Getty Images.

Bidstrecke Seite 2: Auf der Pressekonferenz von Haas F1 in North Carolina, 2014 © Jared C. Tilton/Getty Images.

Bidstrecke Seite 5: Mit Conor McGregor in Monaco, 2022 © Arthur Thill ATP Images/Getty Images

ÜBER DEN AUTOR

Günther Steiner ist ein italienischer Motorsportingenieur und aktuell Teamchef bei Haas F1 sowie ehemaliger Geschäftsführer von Jaguar Racing und technischer Betriebsleiter des Nachfolgers, Red Bull Racing. 2014 überzeugte Günther Gene Haas, den Eigentümer von Haas Automation sowie Stewart-Haas Racing, dem führenden Team in der NASCAR-Meisterschaft, in die Formel 1 einzusteigen.

Im Anfangsjahr 2016 war Haas der erste amerikanische Konstrukteur in der F1 seit 30 Jahren. Beim Grand Prix von Australien 2016 holte das Team acht Punkte und wurde nicht nur als erstes amerikanisches Team Sechster, sondern holte auch als erstes Team seit Toyota 2002 bei seinem ersten Rennen Punkte in der Konstrukteursmeisterschaft. Steiner ist außerdem durch die erfolgreiche Netflix-Serie *Drive to Survive* einem breiten Publikum bekannt.

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library